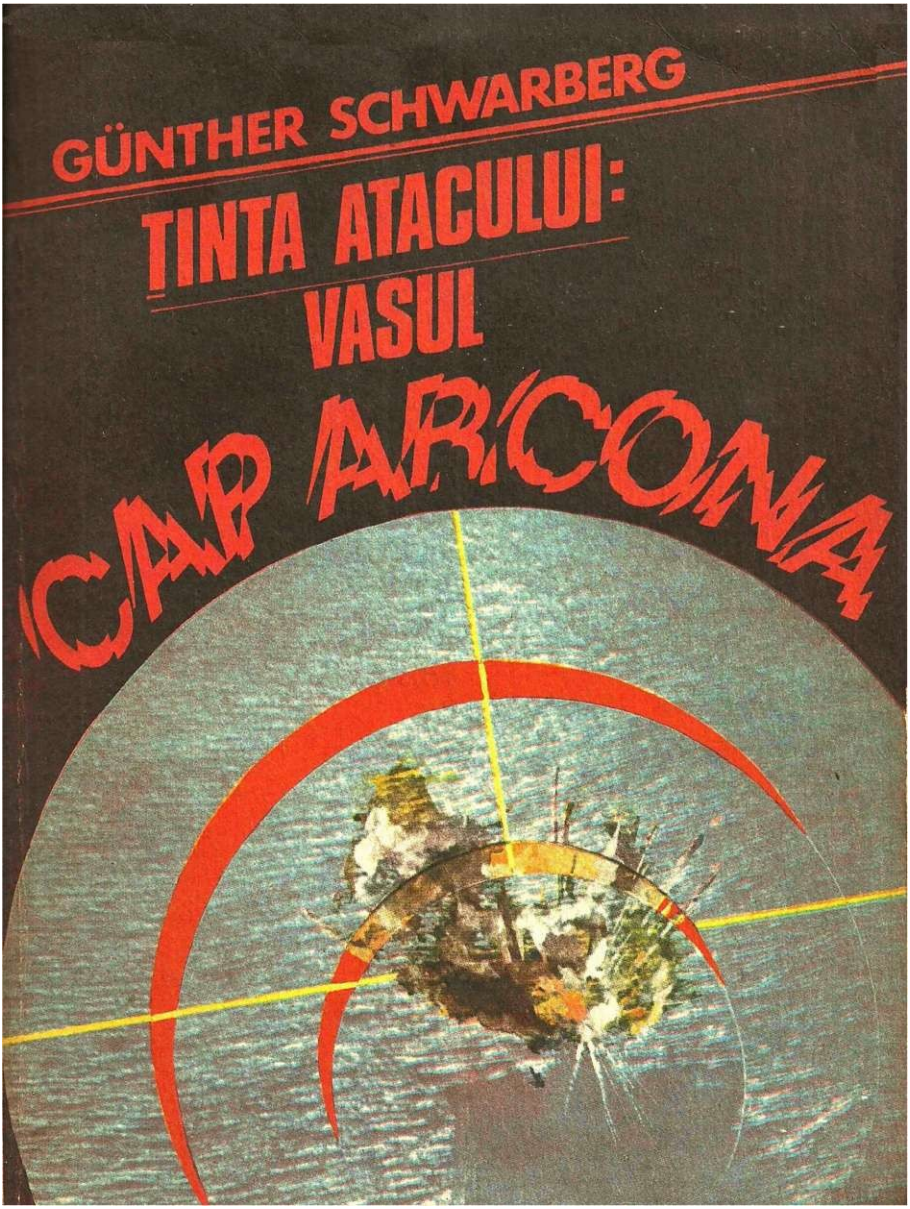
GÜNTHER SCHWARBERG

TINTA ATACULUI: VASUL CAP ARCONA



ŢINTA ATACULUI: vasul CAP ARCONA

— Vasul „Deutschland”, un mare pachebot extrarapid, cu un deplasament de 22.000 tone registru brut, aparţinând Societăţii de navigaţie „Hapag”, era încă amenajat ca vas-spital. Pe lştura unuia din coşuri fusese vopsit semnul Crucii roşii. Vasul nu avea la bord prizonieri. Niciun membru al echipajului nu a fost ucis în timpul atacului, toţi au putut fi salvaţi.

— Începând din 20 aprilie 1945 existau două State Majore, care acţionau independent ünul der altul: cel de Nord, sub co manda lui Dönitz, şi cel de Sud, sub cea a lui Jodl.

Citat după Steinert, *Die 23 Tage der Regierung Dönitz* (Cele 23 de zile ale guvernului lui Dönitz – *Nota trad.*), Diissel dfetrf-Wâett 10S7, o 34.

— Lüdde-Neurath, loc. cit., p. 137.

— Din scrisoarea lui Redecker către deţinutut de pe „Cap Arcona” Rudi Goguet, citată de Goguel, *Cap Arcona* Röderberg Verlag Frankfurt 1982, p. 86.

— Nava „Thielbek” a fost reparată şi pusă din

nou în funcţiune sub numele de „Reinbek”. În anul 1965, societatea de navigaţie Knöhr und Burchard Nachi a vândut vaporul, Care de atunci încoace a circulat pe mare, purtând numele de „Magdalena”, sub pavilion panamez, iar mai târziu sub numele de „Old Warrior”, tot sub pavilion panamez. În anul 1974 a ajuns la fiare vechi la Split, în Iugoslavia. Nava „Athen”, avariată doar superficial, a fost predată în martie 1946 Uniunii Sovietice şi s-a numit de atunci încoace „General Brusilov”. La 27 mai 1947 sovieticii au predat nava Republicii Populare Polone. A circulat, apoi mulţi ani la rând sub numele de „Warynski” pentru „Polish Line” între Gdynia şi Buenos Aires, şi a acostat adeseori la Hamburg. Cu zece ani în urmă a fost scoasă la reformă şi se găseşte acum ca un fel de depozit plutitor în portul Sezecin.

Cea mai mare catastrofă maritimă din istoria omenirii

Traducere din limba germană de
EMERIC DEUTSCH ŞI ILEANA ZGARBURA

GÜNTHER SCHWARBERG

EDITURA BĂLCESCU, BUCUREŞTI
Coperta: GHEORGHE BALTOG

ISBN 973 – 28 – 024 – 0

GÜNTHER SCHWARBERG

„ANGRIFFSZIEL GAP ARCONA”.

STERN-Buch un Verlag Gruner Jahr AG & CO. Hamburg, 1983

Omul care a scufundat „Cap Arcona”.

Omul se numeşte Rumbold. Martin Trevor Scott Rumbold. S-a născut în 1922 într-un orăşel pe nume Beckenham, situat în comitatul Kent, la o distanţă de aproximativ 120 kilometri sud de Londra. Acolo trăieşte şi astăzi.

Este un om prietenos, puţin cam corpolent, de un umor englezesc. Oamenii, vecinii săi îl ascultă cu plăcere când le vorbeşte despre arbuştii de toamnă din grădina sa. Şi clienţii săi îl simpatizează. Martin Rumbold vinde computere. Această ocupaţie îl satisface. Este un om care savurează viaţa. Soţia lui, cu care s-a căsătorit cu 36 de ani în urmă, se numeşte Majorie. Din când în când, pleacă împreună cu avionul în Florida pentru a-şi vizita fiul. Acesta are 35 de ani, lucrează acolo în calitate de consilier economic, este căsătorit şi are doi copii. Martin Trevor Scott Rumbold şi soţia, lui Majorie duc nepoţilor munţi de cadouri.

Martin Rumbold păstrează, în dulapul său, câteva fotografei din timpul războiului, printre care şi pe aceea a unui vapor răsturnat, un steag al escadrilei 263 a aviaţiei britanice „Royal Air Force”, purtând iscăliturile tuturor piloţilor, şi jurnalul său de bord. În acesta se găsesc, în dreptul datei de 3 mai 1945, două însemnări: „Abortive shipping strike, flying time 1.30 hours, 860 lb rockets fired – landed B 150. Şi „2. Flying time 1.20 hours – Good fire going after attack”. (Atac aerian întrerupt asupra unor nave în marş, durata zborului 1 oră şi 30 de minute, lansat 860 lb rachete – aterizat pe pista B 150. Şi: 2. Durata zborului 1 oră şi 20 de minute. După atac, a putut fi văzut un incendiu zdravăn.)

Bărbatul pe nume Martin Trevor Scott Rumbold nu s-a întrebat niciodată – nici măcar după data de 3 mai 1045, ce a distrus acel „incendiu zdravăn”, provocat de atacul efectuat de el. Au trecut 37 de ani până să afle că în acel incendiu au pierit aproximativ 7500 de oameni şi că lui, Martin Trevor Scott Riynbold, i se datorează, priit rachetele pe care le-a lansat, cea mai mare Catastrofă navală din istoria omenirii.

Dar nu numai lui. A participat şi Don Saunders. Şi Pierre Clostermann. Şi Peter West. Au mai fost şi alţi câţiva piloţi din „Royal Air Föroe Dar niciunul din ei nu a bănuit ce greşeală istorică s-a comis atunci căci pe nimeni în lume nu

aşteptaseră, atât de mult cei 7 ş00 de oameni ca pe ced ce i-au trimis la moarte în acele clipe.

Iar dumneavoastră, cei care citiţi aceste rânduri, aţi aflat despre eă? Dumneavoastră ştiţi că acel eveniment nu s-a petrecut undeva departe în mare, ci în dreptul portului Neustadt din Golful Lübeck, în ziua de 3 mai 1945? Acolo stăteau ancorate trei vase, pe care era” îngrămădiţi zece mii c1” prizonieri din lagăre de concentrare germane, care aşteptau ziua eliberării lor de către englezi. Şi când au, venit” englezii au incendiat vasele cu rachetele pe care le-au lansat şi vasele, s-au scufundat.

Cum este cu putinţă ca aproape nimeni de la noi, aproape nimeni din Anglia să nu cunoască această întâmplare?

Patru amabili domni în vârstă

Toţi au în jur de 60 de ani. Toţi sunt amabili, chiar dacă ceva mai greoi, şi vorbesc despre vremurile bune de aUST dată, pe când se mai căţărau în aparatele lor „Typhoon? şi „Tempest” pentru a trage în locomotivele germane sau a lansa câteva rachete peste *good old Germany*. Martin Rumbold, Don Saunders, Peter West, Pierre Clostermann. „Sincer vorbind, spune Martin Rumbold, noi nu prea ne-am gândit atunci la oamenii aflaţi pe vasele acelea. Nici la părinţi

sau prieteni, şi nici nu ne-am întrebat dacă ceea ce facem este un lucru bun sau jiu. Ne-am gândat numai la ordinul pe care-l aveam în mână şi că trebuie să-l îndeplinim „cât mai bine posibil” *

În orice caz, îndeletnicirea aceea era de o mie de ori mai interesantă decât tot ceea ce făcuse Martin Rumbold până atunci: la vârsta de 17 ani fusese trimis de tatăl său, el însuşi funcţionar de bancă, să se angajeze la societatea de asigurări „Phoenix”. „Ocupaţia respectivă mă plictisea îngrozitor şi, într-o bună zi, m-am prezentat la biroul de recrutări al lui „Royal Air Force* (RAF) r situat lângă clădirea societăţii de asigurări. M-am prezentat ca voluntar. Asta s-a petrecut în 1940…”

Locul plictiselii l-au luat, Ia Uxbridge lângă Londra, un fost pentru viitorii piloţi, şi la Newquay, în comitatul Cornwall, iniţierea de bază în domeniile navigaţiei aeriene, radiofoniei şi tirului. După aceea, Martin Rumbold a învăţat în Statele Unite ale Americii pilotajul. În Florida. Ga civil, căci Hitler nu declarase încă război Statelor Unite ale Americii, şi, pentru a păstra aparenţele de neutralitate, piloţii englezi mai trebuiau încă să-şi facă exerciţiile deghizaţi în civili, tot aşa cum piloţii americani trebuiau să poarte în Anglia uniforme britanice.

Apoi Martin Rumbold a zburat pe aparate Hurricane” şi „Spitfire” în bătălia de lfi El

Alamein, în Africa de Nord, fiind decorat cu „Distinguished Flying Cross”, Crucea de onoare pentru remarcabile performanţe zbor. Aceasta a fost în 1942. Un an după aceea, îndeplinea misiuni de zbor în acţiunile din Sicilia şi Italia. Şi peste încă un an, Mai lin Rumbold se instruia acasă, în Anglia, pe cele mai moderne avioane de luptă britanice „Typhoon. A fost unul dintre cei dintâi piloţi care au învăţat să lanseze rachete. Şi a învăţat atât de bine, şi-a pus în practică cunoştinţele, cu prilejul debarcării aliaţilor pe coasta Atlanticului, cu atâta convingere, încât a devenit cel mai tânăr căpitan de escadrilă din „Royal Air Force”.

Escadrila sa avansa odată cu trupele engleze mereu în direcţia Germaniei*, până când, în cele din urmă, au fost cantonaţi la un „cuib” al aviaţiei germane numit Ahihorn, grav avariat de raidurile britanice, dar redat de nevoie spre folosinţă. De acolo a pornit el în aeca zi de 3 mai 1945 la atacul asupra vaselor maritime soldat cu un „incendiu zdravăn”.

Cu aceasta, războiul s-a terminat pentru Martiri Trevor Scott Rumbjold. Fiusese ultimul său raid. A mai stat câtva timp la Cartierul general al comandamentului! a Blankenese, lângă Hamburg, mult mai la nord de Elba. Ulterior, a zburat înapoi în Anglia şi a fost demobilizat.

Împlinise 22 de ani. Nu avea nicio prietenă.

După doi ani, a cunoscut-o pe Majorie şi s-a căsătorii numaidecât cu ea. Şi-au cumpărat un „pub”, un birt, în localitatea Lewis ham, la sud de Londra. Dar nu era ceva potrivit pentru ei Curând, au renunţat la pub; şi ceea ce Maârlin Trevor Scoţt Rumbold apreciase, în timpul războiului, ca fiind ceva extrem de plictisitor, şi anume slujba ca funcţionar într-un mare birou, a devenit destinul său pe viaţă; 35 de ani i-a fost dat să lucreze, în subordinea mai mvütor şefi, iniţial, la o firmă de produse chimice, iar acum la un mare fabricant de computere. Eroul aerului de două ori decorat îşi reciteşte, din când în când, cu nostalgie jurnalele de bord. Numele de „Cap Arcona” nu l-a auzit niciodată.

În fiecare dimineaţă, aproximativ la aceeaşi oră, Don Saunders îşi deschide debitul de ziare şi ţigări de pe Parliament Road din Middlesbrough, un oraş industrial port pestilenţial din nordul Angliei, căruia Don Saunters, închizându-şi magazinul, îi întoarce spatele în fiecare iupă-amiază de miercuri şi în fiecare duminică la prfenz la aceste zile, el pleacă cu soţia sa Margrith, trecând prin urbărie, la o depărtare de treizeci de mile spre sud. Acolo vi are paradisul său. La Beadiam se află un mic bungalov oferă o largă perspectivă de pe colină spre câmpiile nordului Angliei. Don creşte acolo trandafiri din sortul ew Dawn”, cultivă legume, recoltează mere şi merge

în fiecare după-amiază la „Calul alb” *to get drunk*, pentru a se chercheli, căci îi este lehamite de viaţa pe care o iuce în Middlesbrough cu debitul său de ţigări şi ziare. Encă un an, cel mult, şi, după aceea, va renunţa la debit? i se va retrage complet printre trandafiri şi legume şi ia „Calul alb”. Aşa spune el. Margrith însă clatină din cap, deoarece este vorba şi de viaţa ei, viaţă de profesoară la Universitatea populară, mamă a trei fiice mari, şi ea nu ar vrea să renunţe la această activitate, chiar dacă-Don o doreşte. Sunt împreună de 36 de ani, de atunci de când el, coborând din avion, i-a declarat că nu se va mai urca niciodată într-un aparat de zbor, după ce a trecut prin? e că ce a trecut. Are, acum, şaizeci de ani. Când a trăit evenimentul la care se gândeşte, tocmai împlinea 21 de ani.

Francezul Pierre Clostermann avea atunci 24 de ard. Spre deosebire de Saunders, el a rămas fidel pe viaţă aviaţiei. E un om bogat, deputat în Adunarea Naţională Franceză, cavaler al Legiunii de onoare, vicepreşedinte al Societăţii „Cessna Aircraft Company” şi director general a „Reims Aviation”. Un conservator care şi-a atârnat deasupra biroului fotografia generalului de Gaulle cu semnătura acestuia. Nu are o părere bună despre preşedintele Mitterrand – Clostermann este un industriaş. Bogăţia i-a căzut în poală. Tatăl său a fost ambasador al Franţei în Brazilia,

Uruguay, Argentina, Chile. La moşia bunicilor săi se întâlneau reprezentanţii lumii selecte, bogate. De Gaulle a jucat acolo golf, Churchill a locuit acolo, Truman venea în vizită, iar Eisenhower a făcut o scurtă vizită. Acolo şi-a însuşit stilul său de viaţă Pierre Clostermapn un „businessman" cu alură sportivă, care, în timpul liber, pleacă la pescuit cu un Landrover. A scris şi o carte despre pescuit „Peştii mari". De asemenea, alte câteva cărţi despre perioada când era pilot, căci, pe vremea aceea, era cel mai cunoscut erou al aviaţiei franceze, care se compara singur, adesea şi fără falsă modestie, cu aviatorii nazişti Galland şi Rudei. Cea mai cunoscută carte a lui se intitulează „Marea arenă. Amintirile unui pilot de vânătoare francez din RAF". Oamenii mai modeşti, ca Don Saunders şi câţiva dintre camarazii săi, îl socoteau în taină, încă de pe atunci, pe Pierre Clostermann, un fanfaron.

Nu acelaşi lucru se poate spune despre Peter West, care a fost el însuşi un gentleman, nu în sensul francez, ci în englez al cuvântului. Reţinut, corect, jucător de criche t pilot de profesie. Ca şi, Pierre Clostermann, a rămas, tot timpul vieţii sale, fidel avionului. Nu în calitate de director, fabricant sau aviator amator1, ci ca ofiţer în Royal Air Forcee1, şi, deşi pensionat cu şase ani în urmă, continuă să poarte şi astăzi acea cravată specifică de culoare aibas truânchis, cu un mic însemn roşu

al avionului” pe care numai piloţii ce au la activul lor un total de peste o mie ore de zbor au voie s-o poarte. Şi-a cumpărat, nu de mult, o casă la ţară: Hiji Cottage. O vilă situată pe o colina, lângă Torrington, într-o frumoasă regiune din sud-vestul Anfilici în parcul natural de la Devon. La cei 63 de ani ai săi, Peter West este un sportiv, membru de club, regalist* arătânc mult mai tânăr. Răsfoieşte adeseori jurnalele sale de bord din timpul războiului. Uneori, deschide la pagina ce arfetă jase Cruci de fier: şase avioane germane doborâte. S-a întâmplat la 3 mai 1945. El avea, pe vremea aceea, 25 de ani.

Vor izbuti Liderii nazişti să fugă în Norvegia?

Îţi ziua de 3 mai 1945, piloţii englezi au fost treziţi la orele 4 dimineaţa, înainte dă răsăritul soarelui. La Ahihorn, ca şi la Fassberg, peste tot unde era prezentă „Ftoyal Air Force”, ceremonia de dimineaţă se desfăşura la fel. Un soldat al poliţiei militare intra în dormitoare spunând: „The morning tea, Sir” şi aşeza lângă patul fiecărui pilot o ceaşcă de ceai slab. Căpitanul de escadrilă Rumbold a trebuit să se prezinte, la orele 5 dimineaţa, la Operations Room” „centrul de comandă al operaţiunilor, instalat într-o rulotă spaţioasă. Clădirile din Ahihorn fuseseră, aproape toate, distruse de bombe. Ofiţeriil de informaţii i-a

înmânat lui Rumbold „briefing”-ul, instrucţiunile privitoare la obiectivul raidului: o importantă concentrare de vase în Marea Baltică.

Rumbold îşi aduce aminte: „Primisem cu câteva zile înainte încă un raport secret în sensul că lideri nazişti ar vrea să-şi mute sediul în Norvegia, ultima ţară pe care, în afară de Danemarca, o mai aveau sub controlul” lor. Voiau să continue de acolo lupta…”

O informaţie eronată, dar care s-a menţinut până azi în relatările britanice despre yltimele zile ale războiului, da şi, fireşte, în capetele oamenilor. În istoria oficioasă a aviaţiei engleze, „Royal Air Force”, scrisă de Hillary St. Gi Saunders, se spune:

„La 3 mai 1945 Dönitz, succesorul lui Hitler după sinuciderea acestuia survenită la 30 aprilie, şi-a trimis împuterniciţii la Cartierul general al lui Montgomery de la Lüneburger Heide. În perioada aceea, ba chiar şi cu mult înainte, căpeteniile de rang superior sau inferior ale Germaniei au fost cuprinse de panică. În căutarea unor posibilităţi de refugiu, ele priveaţi nostalgic, peste Marea Baltică, spre Norvegia. Într-acolo ar fi vrut să evadeze, alcătuind, în acest scop, mari convoaie de vase, în total vreo 500 de vase, în marile golfuri de la Lübeck şi, Kiel, Pentru moment, părea verosimil că nu ar intenţiona numai să fugă, ci şi să continue lupta. Imediat după ieşirea lor în Iprg,

convoaiele au fost atacate de avioanele Flotei a 2-a aeriene tactice. S-au depus toate eforturile în vederea anihilării acestei ultime acţiuni disperate, pentru că se presupunea că, după toate probabilităţile, un anumit număr de conducători nazişti de grade superioare ar putea să se găsească la bordul unora dintre aceste vase”. Şi aşa era scris şi în ordinul nr. 263 primit de căpitanul de escadrila Rumbold pentru al său „Birânday Squadron” (Escadrila „Ziua de naştere”) „Ordinul de operaţii nr. 71. Fotografii aeriene arată ample mişcări de vase inamice plecate din porturi ale regiunii Schleswig-Holstein. Obiectivul constă în distrugerea acestor concentrări de vase, în cursul unei zile întregi, într-o zonă situată la vest de insula Poel”.

Rumbold i-a informat pe ceilalţi şapte piloţi ai escadrilei sale asupra ordinului, obiectivului şi traseului de zbor. S-au urcait apoi în jeepuri, plecând la culoarul de rulare. Motoarele erau deja încălzite. Cele opt aparate „Typhoon” şi-au luat zborul unul după altul. Fiecare dintre ele avea câte opt rachete sub aripi.

Confortul inamicului în timp ce Rumbold şi escadrila să se afluu deja în văzduh, piloţii escadrei 122 îşi luau micul dejun în confortabila popotă a ofiţerilor de la Fassberg, situat la 150 kilometri în vest. Aici nu fusese distrus nimic.

Aviaţia germană lăsase în urma ei un lux de care piloţii de la „Royal Air Force” se dezobişnuiseră de mult. „Bazine de înot, popică de, un cinematograf, săli de biliard, berării, săli de concerte, biblioteci şi un mobilier splendid făceau parte integrantă din condiţiile de viaţă confortabile, pe care le ofereau nemţii aviaţiei lor. În Anglia, „Royal Air Force” a fost cantonată ani în şir în barăci de tablă ondulată. Nu am văzut niciodată o popotă engleză pentru ofiţeri ce ar fi putut fi asemuită celei a aviaţiei, germane., Bărbaţii ajunşi aici pe neaşteptate au profitat la maximum de clădirile naziştilor, au dormit în paturile naziştilor şi au fylăsit camerale lor de baie, toate acestea fiind cu mult mai bune decât orice de care avuseseră ei parte de multă vreme”, scrie corespondentul de război britanic Roger Montgomery în revista „Aeronauties”[1].

Nu numai că, pentru prima oară, aceşti aviatori englezi nu au mai dormit în corturi, ci într-o cazarmă a cuibului de aviaţie de la Fassbetg, pe al cărui edificiu principal mai stătea scris: „Construit într-o anii 1933 – 1935, în timpul guvernării lui Adolf Hitler”, dar ei nu mai erau obişnuiţi nici cu o mâncare atât de abundentă ca aceea pe care le-o sfervoa bucătăria de aici. De la înfiinţarea ei la 15 februarie 1943, escadra 122 dusese o viaţă spartană. „Antrenamentele Sparta”

1 „Aeronautics Londra, vol. 12, nr. 5, iunie 45, pp. 39/40.

s-au numit primele zece zile ale lunii martie 1943, timp în care soldaţii aviatori s-au pregătit pentru perioada debarcării în Franţa şi pentru supravieţuire după lansarea lor în spatele frontului german „Antrenamentul trebuie să-l pregătească pe fiecare în parte pentru condiţii grele de viaţă în natura liberă, şi anume cât mai dur posibil. Se dormea în corturi, fără pături pliate cu o grijă penibil de meticuloasă, fără sobe, saltele, covoare şi altele de acest fel, lucruri ce mult mai târziu aveau să devină treptat accesibile. Se mâncau minuscule raţii de corned beef şi biscuiţi – toate acestea în proaspătul aer de martie, căci corturi pentru cantină nu existau. Iar cutiile de conserve de carne purtau limpede data anului – 1915, biscuiţii având, de asemenea, o vârstă onorabilă. Închişi într-un cantonament fără lumină *şi* fără căldură, fără evenimente mai de seamă, aveau condiţii de viaţă mai severe decât cele din perioada ulterioară petrecută pe continent”, se putea citi mai târziu în jurnalul de bord al escadrei.[2]

Aceasta a fost situaţia la Zeals, comitatul Somerset, înainte ca escadrila 122 să îi luat parte la misiunea de care ne ocupăm. Ajunseseră la Fassberg, trecând pe la aeroport un militare din Normandia, zburând peste Giim erghen în Belgia,

2 „The History of 122 Wing, 03 Group, Second Tactical Atr Force" Kobenhaven. 1945

peste Volkel în Olanda şi Hopsten lângă Rheine. Şi cu cât înaintau mai mult spre nord, cu atât mai mult se apropiau de sfârşitul războiului. Bănuiau dk acel 3 mai 1945 ar putea fi ultima lor zi de luptă.

Apoi, au luat startul. Asemenea aparatelor „Typhoon" ce au decolat de la Ahihorn, şi aparatele „Tempest" au zburat de la Fassberg în direcţia Schleswig Holstein. Vremea a fost nefavorabilă. Limita de jos a norilor era de 1.000 până la 2.000 picioare, adică 300 până la 600 metri. Au intervenit averse sporadice, îndeosebi în zona de coastă. Vizibilitatea s-a ameliorat în general în cursul dimineţii, fiind acceptabilă până la o distanţă de aproximativ zece kilometri.

Un atac asupra vaselor nu era posibil în asemenea condiţii. În locul acestuia, alt obiectiv-a fost dat acum misiunii de luptă „Atacaţi transporturi militare în regiunea Schleswig Saunders aminteşte: „Eram plutonierul de stat-major D. G. Saunders cu numărul 1481561. Un jeep ne-a adus la detaşamentul de informaţii, unde ofiţerul de informaţii ne-a spus ce urma să se întâmple. Am decolat de îndată ce s-a luminat de ziuă, executed mai întâi un laid în regiunea Plön". Cu o noapte înainte, îşi făcuse apariţia la Plön noul „Führer" al Marelui Reich German şi succesorul lui Hitler, Mare amiral Karl Dönitz, care în faţa fenglezilor ce înaintau se retrăgea de

la Cartierul său general pentru a fugi mai departe spre nord. Nu în Norvegia" aşa cum credea serviciul de recunoaştere britanic, ci ia Flensburg, cel din urmă ungher german ce le mai rămăsese naziştilor. Tot astfel, nici concentrarea flotei în Marea Baltjjcă nu era destinată, aşa cum au conchis englezii, să servească pentru furţa spre nord a multor căpetenii naziste, mari şi mici, ci transportului deretragere a armatei germane învinse r) o la est spre vest, de la ruşi la englezi şi americani, „Chiar şi decölarea s-a amânat din cauza deosebit de puternicei acţiuni inamice cu aparate „Jabo"[3], scrie adjutantul lui Dönitz, Lüdde-Neurath, în cartea sa „Guvernul Dönitz". Şi, mai departe: „În imediata apropiere a barăcilor noastre de la Plön, aviatori zburând la mică altitudine au distrus, pe lângă propriile noastre vehicule, şi autobuze suedeze, cu tot marcajul lor clar şi bătător la ochi. Noi înşine – Dönitz, Schwerin von Krosigk[4] şi eu – rulam într-o limuzină blindată, un Mercedes, greu de 5 tone, spre ţinta noastră: Flensburg. Maşina, un cadou – dar şi Un ordin – al lui Hitler, deşi socotită rezistentă în faţa oricărui atentat, s-a dovedit totuşi incapabilă să mai ofere vreo protecţie călătorilor în faţa noii ameninţări din partea tirului

3 Prescurtare utilizată în limbajul militar german pentru Jagdbomber - bombardiere de vînătoare.

4 Contele Schweerin von Krosigk fusese numit de Dönitz „Şef al guvernului Reichului".

armelor de bord executat din aer. De aceea, am fost nevoiţi de mai multe ori să ne oprim şi să coborâm din maşină. Abia către orele 3 dimineaţă am ajuns la ţinta noastră" – trei ore înaintea decolării „Typhoon"-urilor de la Ahihorn şi a „Tempest"-urilor de la Fassberg.

Din înaltul cerului, deasupra Plön-ului, Don Saundera îşi nota: „Raidul nostru a durat o oră şi zece minute. Am distrus la sol două transporturi de locomotive şi camioane. Împreună cu sublocotenentul de aviaţie Longley, care, ca şi mine, pilota un aparat „Tempest", am doborât un avion „Fieseler-Storch". Ne-am întors, apoi, la Fass berg, unde am luat micul dejun". Tot atunci s-a înapoiat din primul său raid şi Peter West, care zburase tot pe un „Tempest", acea maşină de vânătoare cu un singur loc, pe care o mai visează şi astăzi vechii piloţi.

El relatează următoarele despre ceea ce a observat în acest prim raid „Am zburat deasupra coastei Golfului Lübeck. Era de necrezut cât de mvăte vase fuseseră adunate acolo. Nu prea văzusem, până la acea dată, nave germane. Acum, dintr-odată, am putut vedea vase de toate tipurile: vase de transport, şalupe de patrulare, submarine. Îmi amintesc cu precizie că am văzut un şir lung de submarine, unul în spatele celuilalt".

Ceea ce nu a văzut niciunul dintre ei au fost două escadrile „Typhoon" ale lui Rumbold şi

Baldwin, care operau în aceeaşi zonă cu ei. În acea dimineaţă însă, plafonul de nori a fost atât de coborât, vizibilitatea deasupra mării atât de slabă, încât cei doi căpitani de escadrilă s-au decis să întrerupă atacul asupra navelor. Rumbold îşi mai aduce aminte astăzi numai că, asemenea escadrilelor plecate din Fassberg, în dimineaţa aceea, în loc de „vapoare, au atacat transporturi militare pe şosele. Spre amiază, au aterizat din nou la Ahihorn, de unde şi-au transmis rapoartele la Cartierul general al Flotei a 2-a aeriene tactioe de la Süchteln.

Între timp, piloţii se pregăteau de decolare pentru al doilea raid. De această dată spre Kiel. Don Saunders povesteşte: „Ni s-a dat un alt ordin de misiune. Eu am scimnbat aparatul. Nu mai ştiu exact de ce om făcut-o. În orice caz, în ziua aceea am zburat pe trei aparate diferite, deşi, în mod normal, zburam pe unul şi acelaşi. Aparatul meu avusese, probabil, o pană de motor. Ordinul glăsuia să atacăm orice se mişcă…”

Am tras, din nou, asupra unor locomotive. Escadrila 122 a primit, la vremea aceea, porecla de „Escadra pentru locomotive”. Umorul negru al acelor piloţi de luptă poate fi găsit şi într-un raport despre un incident petrecut cu prilejul unui raid asupra unor trenuri: „Sublocotenentul Thiele a fost rănit de un tun al artileriei antiaeriene, în timp ce ataca o locomotivă. A ieşit din avion şi a

aterizat cu paraşuta pe terenul unei gări. Din nefericire, peronul era tiesit de Heinis[5] care aşteptau calmi trenul. Când Jimmy Thiele a aterizat în mijlocul lor, zădărnicindu-le astfel speranţa într-o plecare la timp a trenului, ei s-au înfuriat de-a binelea şi mai întâi au vrut sji-l arunce înaintea unui tren de marfă ce tocmai trecea. După ce a fost salvat din acea situaţie neplăcută, a schimbat câteva vorbe cu tânărul de 19 ani de la tunul antiaerian, care-l obligase să aterizeze; apoi, a fost ridicat spre a fi internat... Curând, în lagărul militar unde a fost dus au Vehit două vehicule americane înarmate, şi nemţii au renunţat la el, deşi americanii nu au fost urmaţi de nimeni. Thiele şi un alt ofiţer şi-au luat două biciclete şi s-au întors la aeroportul nostru Volkel".[6]

Şi după raidul de la Kiel, toţi piloţii s-au întors nevătămaţi la Fassberg. Apoi, au, zburat spre Krempe, un târguşor între. Elmshorn şi Itzehoe. Pe şoselele de acolo fuseseră concentrate importante unităţi de trupe ce se îndreptau spre nord. Şi, în sfârşit, a urmat un al patrulea raid, tpt asupra târguşorului Krempe.

În acel moment, aviatorii englezi care operau

---

5 Heinis — poreclă dată de englezi nemţilor.

6 Din: „The History of 12^ Wing*, ibidem, p. 30—31. Ordinul oficial prevedea atunci pentru toii epi de la „Royal Air Force* „Singura îndatorire a unul pilot doborit în spatele liniilor inamicului este de a se întoarce cît mai repede posibil. la unitatea sa".

la mică înălţime au devenit stăpâni peste întregul spaţiu aerian german. Acum nu bombardierele erau cele ce le făceau zile fripte, nemţilor, ci atacurile de la mică înălţime.

900 bombardiere atacă insula Helgoland

Into* timp, atacurile cu bombe au fost sistate. Stăpânfi pe spaţiul aerian de deasupra Reichului german învins nu mai era acum „Bomber Command”, Comandamentul aviaţiei dotate cu bombe, de sub conducerea mareşalului aerului Harris, ci deveniseră avioanele aparţinând lui „Fighter Command”, Comandamentul aviaţiei de luptă, iar, pe coastă, cele aparţinând de „Coastal Command” Comandamentul aviaţiei de coastă. Winston Churchill însuşi a dat ordinul în acest sens. Pricina schimbării a fost oraşul Dresda. Niciun alt oraş din Germania nu fusese atât de distrus ca acesta. Şi aşa cum o jumătate de an mai tÂRzdu, la 6 august 1945, devştând Hiroshima cu bomb” atomică, Administraţia americană nu a urmărit să arate numai japonezilor, ci şi sovieticilor de ce posibilităţi militare dispune şi este gata să le pună în practică, tot astfel atacul britanic asupra oraşului Dresda a fost menit în egală măsură, nimicirii Germaniei şi unei demonstraţii iată efce sovietici Ameninţarea la adresa sovieticilor este menţionată

clar într-un raport, publicat abia acum, ai mareşalului aerului Sir Arthur Harris: „Dresda, al şaptelea oraş ca mărime în Germania, şi nu cu mult mai mic decât Manchester, reprezintă teritoriul de departe cel mai populat şi singurul rămas până acum nebombardat al duşitaamtluţ. În toiul iernii, când puhoaiele de refugiaţi şi soldaţi reformaţi se revărsă înspre vest, acoperişurile sâni foarte căutate, nu numai ca adăpost pentru muncitori, refugiaţi şi, de asemenea, pentru soldaţi, ci şi în scopul adăpostiră unor unităţi administrative nevoite să-şi părăsească sediile distruse de bombardamente. Dresda, oraş de faimă mondială pentru porţelanul său, s-a transformat într-un centru industrial de prim ordin şi, aidoma oricărui oraş mare, cu o imensă reţea de comunicaţii telefonice şi de cale ferată. De aceea, ea prezintă o mare însemnătate pentrx; organizarea apărării în acel segment al frontului ameninţat acum de străpungerea efectuată de mareşalul Köniey. Obiectivele atacului hostru sunt lovirea inamicului în punctul în care ar resimţi-o cel mai mult, în spatele unui front parţial prăbuşit, împiedicând folosirea oraşului penâni. Înaintare şi, *în acelaşi timp, demonstraţia pentru ruşi, când vor ajunge acolo! de ce este. În stare „Bomber Command"*.[7]

---

7 Citat din Max Hastings „Bomber Command" Pan Books. Londra, 1991, p. 413.

În nopţile de la 13 până la 15 februarie 1945, Comandamentul aviaţiei de bombardament, împreună cu Flota a s-a aeriană americană, a demonstrat sovieticilor cum se poate distr uge complet un oraş. A fost momentul în care Churchill s-a distanţat. La 28 martie E945, el a trimis şefilor cartierelor generale un memorandum: „Cred că a sosit momentul când trebuie reexaminată bombardarea de oraşe germane cu singurul scop de a înăspri teroarea, chiar dacă sub un alt pretext. Altminteri, vom ajunge să stăpânim o ţară complet distrusă; De exemplu, nu vom putea aduce din Germania material de construcţia pentru propriile noastre nevoi, căci unele măsuri provizorii vot trebui luate şi pentru nemţii înşişi. Distrugerea Dresdei provoacă serioase îndoieli la Comandamentul pentru bombardament al Aliaţilor, Sunt de părere că trebuie alese mai bine viitoarele obiective militare, şi anume avânci în vedere mai mult interesul nostru decât cel al inamicului. Ministrul de, externe a discutat cu mine această chestiune şi sunt de acord cu necesitatea de a se asigura, în viitor?! o mai precisă concentrare a bombardamentelor asupra unor obiective militare, de pildă asupra unor depozite de carburanţi sau a unor căi de comunicaţie situate nemijlocit în spatele frontului, în locul unor acţe de pură teroare sau al unor distrugeri răuvoitoare, chiar

dacă acestea fac impresie”[8].

O asemenea condamnare a unuia dintre cei mai înalţi ofiţeri britanici nu a mai existat în tot timpul războiului. După ce treaba a fost făcută, după ce oraşele Germanici fuseseră distruse încât nu mai erau de recunoscut (5 TO0.000 de case bombardate) şi mulţi dintre cei ce locuiau într-însele omorâţi (593.000 de civili căzuseră vicuriâk bombardamentelor), omul politic Churchill şi-a declinat răspunderea. „Rolul jucat de „Bomber Command” în război a fost mai curând dat uitării de către mulţi oameni politici”, spune în comentariile sale istoricul britanic al războiului aerian Max Hastings.

O zi după critica formulată de Churchill, „Harris bombardierulu a adresat mareşalului de aviaţie Sir Norman Bottomley de la Ministerul aviaţiei o scrisoare furibundă „Afirmaţia că am fi bombardat oraşe germane „cu singurul scop de a înăspri teroarea” şi potrivit căreia ofensiva noastră nu ar fi reprezentat decât „acte de pură teroare şi distrugere răuvoitoare” constituie o ofensă adusă politicii de bombardamente duse de Ministerul aviaţiei, ca şi modului în care această politică a fost pusă în aplicare de către Bomber Command”... Atitudinea faţă de Dresda, aşa cum este exprimată, poate fi lesne explicată de orice psihiatru. Ea se întemeiază pe imaginea despre

8 Ibidem, p. 414-415.

muzica germană şi păstoriţele de la Dresda. În realitate, oraşul Dresda a însemnat o aglomerare de fabrici de muniţii, un centru guvernamental intact şi un nod de cale ferată în direcţia. Răsăritului. Astăzi din toate acestea nu mai există nimic… Problema ce se pune este, de fapt, dacă-politica noastră strategică de bombardamente e condamnata şi dacă acum urmează a fi întreruptă… Singura chestiune la care trebuie să răspund este aceasta: „O mai precisă concentrare a bombardamentelor asupra unor obiective militare, de pildă asupra unor depozite de carburanţi sau a unor căi de comunicaţii, situate nemijlocit în spatele frontului, ar scurta mai mult durata, războiului decât continuarea atacurilor asupra oraşelor? în această privinţă, alegerea noastră nu e deloc liberă. Condiţiile meteorologice sunt cele care mă determină să aleg între raiduri asupra oraşelor şi renunţarea la orice fel de raiduri. În asemenea condiţii, este limpede că eu mă ho târăsc să bombardez oraşele… Nu se poate afirma că bombardarea în viitor a oraşelor nu va mai afecta eforturile de război germane. Dimpotrivă. Cu cât Germania va fi mai aproape de prăbuşire, cu atât mai puţin va fi în stare să compenseze asemenea perturbări şi, de aceea, în mod logic ar trebui să ne străduim îndeosebi pentru a lichida puţinele oraşe care îşi mai duc oarecum existenţa. Pentru mine personal, toate

oraşele germane ce ar mai rămâne în picioare nu valorează cât rinichiul unui singur infanterist britanic… Apoi, mai e şi Japonia. Ori îi voi bombarda oraşele făcându-le una cu pământul ca le Germania – şi vom deschide drumul armatelor – ca îşi Franţa sau Germania, ori le vom bombarda numai fabricile de la periferie (majoritatea lor fiind în orice, efeg subterane), lăsând astfel ca bombardamentele să se soldei cu trei până la şase milioane de morţi şi răniţi" Cuvin? tele din urmă au fost scrise de „Harris-bombardienk la 29 martie 1945, când avea deja cunoştinţă de bomEjaj atomică americană.

Răspunsul lui Churchill a fost tipic: niciun răspuns le schimb a ordonat, la 16 aprilie 1945, încetarea bombardării Germaniei naziste. S-a distanţat de Harris, care, la sfârşittil războiului, a fost imediat scos din rândurile RAF-ului şi decorat doar cu un ordin clasa a 2-a. El s-a dis* taiiţât în felul acesta, chiar cu anticipaţie, de aruncaree Bombei atomice americane asupra Hiroshimei.

Tipic a fost şi „plasturele de consolare" aplicat de Churchill şefilor ofensaţi de la „Royal Air Force" Lui „Harris-bombardierul" i s-a mai îngăduit o singuri dată să îndeplinească o misiune de luptă, de altfel convple1 lipsită de sens din punct de vedere militar la 18 şi *li* aprilie 1945, insula Helgoland a fost atacată de 900 căk

bombardiere, iar Harris a dispus ca tot restul bomber lor sale să fie aruncate asupra insulei evacuaţe, J* care mai făceau de serviciu doar puţini soldaţi germani de artileria antiaeriană; printre bombe, şase bucăţi „Grand Slams” (lovitură puternică) în greutate de câte 22.000 livre fiecare, care fuseseră fabricate pentru distrugerea unor întregi blocuri de locuinţe. Ca şi cum Harris ar fi vrut să mai demonstreze încă o dată, în felul acesta* fen mod evident, spusele lui Churchill despre „actele d* pură teroare sau de distrugere răuvoitoare chiar dacă acestea fac impresie”.

Războiul bombelor citii Germania s-a terminai. Oamenii din puţinele oraşe din restul Marelui Reich German dintre Wilhelmshaven şi Rostock habar n-aveau de ce acum nu mai erau nevoiţi să se refugieze în fiecare noapte în adăposturile antiaeriene. Tot atât de puţin ştiau însă şi (Merre Ciostermann, Don Saunders şi Peter West, Mar-i tin Rumbold şi Johnny Baldwin de ce lor şi oamenilor de la „Fighter Command” li Sra lăsat liber spaţiul aerian de deasupra Germaniei, în timp ce camarazii de la „Bomber Command” au fost transferaţi înapoi în Anglia”.

Această retragere a „Bomber Command”-ului a mai avut şi o altă consecinţă gravă Piloţii de recunoaştere din acest Comandament aveau cele mai exacte informaţii despre toate evenimentele şi

schimbările din Germania, nazistă. Astfel, ei au ştiut. Întotdeauna cu precizie unde sunt situate Jiagărele de concentrare şi unde, de apeea, nu era permisă bombardarea. Aşa, de exempiţi, Mei o singură bombă nu a căzut asupra lagărului de concentrare de la Neutaigamme, lângă Hamburg. Aparatele lui „Royal Air Force” balansau într-un anumit fel aripile, când sur voiau Lagărul, salutând astfel deţinuţii.

Unde a rămas lagărul de concentrare?

Alţii răspundeau acum de recunoaşterea spaţiului Aerian, iar această operaţie se făcea după alte criterii. Ofiţerii care dădeau ordinele de operaţie la Cartierul general al Flotei a 2-a aeriene tactice de la Süchteln nu aveau cunoştinţă nici de existenţa lagărului de concentrare Neuengamme, şi cu atât mai puţin de faptul că acesta fusese între timp evacuat şi deţinuţii fuseseră transportaţi de acolo şi îmbarcaţi pe nave.

Aşa s-a ajuns ia ordinul numărul 71 din 3 mai 1945, care preciza: „Distrugerea concentrărilor de nave inamice în zona maritimă la vest de insula Pöel şi la nord până la limitele teritoriului de securitate”. Drept motivare se spunea „Serviciul de recunoaştere semnalează o importantă concentrare de vase în Golful Lübeck care se

îndreaptă, în general, în direcţia Norvegiei, în vreme ce inamicul se află în posesia întregii sale flote ce i-a mai rămas ca nave de război şi comerciale, niciun vas al Maiestăţii Sale nu se găseşte în această Conă spre a le bara calea”.

Escadrilele au decolat din nou, la amiază, de la Fass berg şi Ahihorn. Aparatele „Tempest” decolate din Fags berg aveau misiunea să asigure protecţia împotriva avioanelor de vânătoare şi a apărării antiaeriene inamice, pentru a lăsa liber spaţiul aerian pentru aparatele „Typhoon” decolate din Ahihorn cu misiunea de a ataca vasele maritime. Vizibilitatea continua să fie atât de proastă, încât se putea întâmpla să pierzi din ochi câte o escadrilă. Astăzi, Pierre Closterrtiann nu-şi mai poate aminti nici măcar să fi văzut vasele; Peter West şi Don Saunders, care au urmărit de la mare înălţime cum a început catas-s trofa, îşi aduc aminte însă, cu multă exactitate, că le-au văzut.

Don Saunders declară „Iarăşi a trebuit să schimb aparatul de zbor. De data aceasta, aveam tancuri suplimentare cu noi pentru a putea rămâne mai mult timp în aer, dacă raidul ar fi reclamat-o. Escadrila a fost coi* dusă de comandant de escadrilă E D. Mackie, care îl înlocuia pe Bruce Coole, căpitanul escadrilei noastre. Nu mai ştiu din ce pricini nu a zburat şi el cu noi. Mackie a efectuat un picaj, eu l-am urmat.

El a lovit un Dornier, iar eu un Junkers. Dornier-ul s-a dezintegrat în flăcări. Am cotit, executând un al doilea atac. De data aceasta, el a lovit un Heinkel, iar eu am atins încă o dată acelaşi Junkers. Aparatul Heinkel a luat foc, ca şi Junkers-ul meu, de altfel. Am raportat despre avioanele distruse de noi şi ne-am ridicat apoi la o altitudine de 10.000 până la 11.000, de picioare. Trebuia să preluăm, acum, protecţia formaţiunilor de atac împotriva avioanelor de vânătoare. Am văzut în tribord o formaţiune de opt aparate. Am raportat comandantului de escadrilă Mackie, care mi-a răspuns r „Da, astea sunt Typhoon – un Zburau pe deasupra unui vas mare care era sub noi, în mijlocul golfului, despre care eu credeam că e Golful Kiel şi despre care ştiu astăzi că a fost Golful Lübeck. De la o aţi titudine de 11.000 de picioare, chiar şi o navă uriaşă apare mică. Era „Cap Arcona, Aparatele „Typhoon” sau în dreptat direct asupra vasului. Fiecare aparat aveş câte opt proiect ile-rache te sub aripile sustentoare”.

Victimele care jubilează

Dacă ar fi avut binocluri, aviatorii englezi ar fi văzut un tablou de necrezut. Mai multe sute de oameni de pe puntea navei le făceau semne cu mâna. Fluturau bucăţi de pânză. Ridicau cât mai sus cearşafuri. Jubilau.

Piloţii ar fi remarcat, poate, chiar şi ciudata îmbrăcăminte a fiinţelor omeneşti aflate la bordul lui „Cap Arcona” toate purtau haine şi pantaloni vărgaţi. Îmbrăcămintea lagărelor de concentrare. Însă piloţii nu aveau binocluri!

Era un vas cu deţinuţi. Cinci mii de oameni se aflau la bordul lui „Cap Arcona”. Şi nu departe de el, era ancorat un al doilea vas, cu mult mai mic, purtând numele „Thiel bek”. Şi de ai pl, oamenii, strâns îngrămădiţi de-a lungul balustradelor vasului, făceau semne cu mâinile şi-şi aclamau eliberatorii, care zburau pe deasupra capetelor lor. În strâmtele cale ale cargobotului fuseseră îngrămădite 2 ffOO de fiinţe omeneşti. Iar o a treia navă, „Athen” tocmăi intra în micul port Neustadt. Şi pe punţile acesteia se aflau 2.000 de deţinuţi urma să mai îmbarce şi alţii.

Toţi deţinuţii încă îix viaţă din lagărul de concentrare Neipengamme au fost aduşi pe aceste vase. Peste zece mii de oameni. Se părea că avioanele britanice le vor aduce salvarea

Până în acea clipă, tuturor le fusese teamă de moarte Ei crezuseră că naziştii au de gând, înainte de a pieri ei înşişi, să-i* scufunde aici cu vase cu tot. E ceea ce bănui seră ei fără să fi avut cunoştinţă, bineînţeles” că fusese emis un ordin secret „Către comandanţii lagărelor concentrare. Predarea deţinuţilor nici nu intră în discuţie. Lagărul trebuie evacuat fără întâmere. Niciun de

ţinut nu trebuie să ajungă viu în mâinile inamicului Heinrich Hârtimler, Reichsführer

SS-Obersturmführer Karl Totzauer primise acest ordin la cancelaria lagărului de concentrare de la Neuengamme. El era „purtătorul de secrete” în cadrul comandamentului SS. Lui, acestui adjutant al comandantului de lagăr Max Pauly, îi parveneau toate ordinele de ucidere, indiferent dacă era vorba de spânzurarea unui singur deţinut, de gazarea în buncărul lagărului a două sute de prizonieri de răaboi ruşi sau de lichidarea întregului lagăr de concentrare.

În timp ce în regiunea Hamburguhü englezii înaintau tot mai mult dinspre vest, americanii dinspre sud şi ruşii dinspre est, coloane de nenorociţi erau puse peste tot în mişcare meu ngamme nu era singurul mare lagăr situat la est de Hamburg. Mai existau peste o sută de lagăre, exterioare, mari şi mici. În Mecklenburg, în Westfalia, în Olanda, chiăr şi pe insula anglo-normandă Alderney Toate aceste lagure erau subordonate comandanţalui Pauly, îşi să-Obersturmführer Totzauer le-a transmis tuturor ordinul lui Himmler de evacuare. Iar odată cu lichidarea lagărului, deţinuţii trebuiau să fie exterminaţi fie după ce părăseau lagărul în coloane nesfârşito, fie, în final, ajunşi la o destinaţie oarecare să dispară, ca să nu cadă în

mâinile duşmanului şi să mai poată depune mărturie despre îngrozâtoarele crime ale naziştilor

Iniţial, nimeni nu se gândise la vase maritime. SS-ul mina deţinuţii di mai spre nord, când într-o direcţie, când îl ttr-alta, chiar fără vreun plan anume, dar oricum tot mai aproape de moarte. Vorbind eu masorul său, finlandezul Felix Kersten, Himmler a explicat încă o dată această dorinţă a sa de exterminare i n Dacă Germania naţional socialistă este sortită prăbuşirii, atunci duşmanii noştri, trădătorii ideii pangermanice, care se găsesc acum în lagărele de concentrare, să nu aibă parte de triumful de a ieşi de acelo că învingători. Ei nu vor apuca o asemenea zi, ei trebuie să crape odată cu noi. Acesta este ordinul cifer şi logic al Führerului, iar eu voi avea grijă ca el să f) e executat întocmai ţi temeinic[9].

Pentru cât de temeinic a fost executat în multe cazuri există exemple înspăimântătoare: de la asasinatul în masă deţinuţilor din lagărul de concentrare Sandbostel lâagă Bremervörde până la incendierea hambarului de la Isenchnibbe lângă Gardelegen.

O mie de oameni sunt arşi în hambar

---

9 Armin Besgen : „Der stille Befehl", Nymphenburger Verlagshandlung. München, 1960, p. 48 şi urm.

Unul din transporturile din lagărul exterior Hannover Stöcken, ţinând de lagărul Neuengamme, în care se fabricau baterii pentru „Uzinele de acumulatoare”, ar fi trebuit să se îndrepte spre Bergen-Belsen. Dar lagărul de aici era deja atât de tiesit, încât oamenii mureau cu miile. De aceea, transportul pe calea ferată a fost deviat în direcţia Berlinului. Nu exista niciun fel de îngrijire.

A fost nevoie să se oprească trenul din ce în ce mai des pentru a scoate morţii din vagoane. După un drum de trei zile, prizonierii au fost descărcaţi în staţia Mieste, la est de Wolfsbürg. De aici, aceşti oameni lihniţi de foame au fost puşi să meargă pe jos încă 15 kilometri până la Gardelegen. Multe sute cântre s-au prăbuşit, epuizaţi, pe drum. Au fost împuşcaţi imediat de SS la marginea drumului.

La 11 aprilie, orele 4 dimineaţa o mie o sută prizonieri au ajuns în cele din urmă la cazarma de la Gardelegen. Două zile mai târziu, au pornit-o mai departe o jos până în satul Isenschnibbe, la periferia oraşului Gardelegen. Institutorul Gerhard Thiele, la vremea aceea conducătorul Partidului Muncitoresc Naţional Socialist din acel district, a ţinut o scurtă alocuţiune „Gardelegen trebuie apărat împotriva trupelor americane ce

înaintează, iar prizonierii, în interesul propriei lor securităţi, îndepărtaţi din zo” a de pericol. „În realitate, Thiele pregătea prizonierilor din lagăr o cursă mortală. Au fost mânaţi într-un hambar din Isenschnibbe. SS-ul turnase înainte benzină şi ulei – în paiele depozitate acolo.

Când, pe la orele şase şi jumătate seara, se aflau în hambar 1033 de deţinuţi, şeful secund al comandoului, SS-Scharführer Braun, a aruncat o făclie arzând prin ultima uşă deschisă a hambarului, care a fost apoi imediat închisă. Simultan, SS-iştii au început să tragă cu puşti şi eu pistoale automate în cele patru uşi ale hambarului.

Toţi cei care au încercat să fugă prin uşi sau care se’s trecu rău pe sub pereţii laterali au murit-impuşcaţi. Cu toate acestea, 22 de prizonieri s-au putut salva. A doua zi, când au eliberat GaMelegen şi Isenschnibbe, unităţile de avangardă ale Diviziei de infanterie americane 102 de sub comanda general-locotenentului Frank A. Keating au dat peste rămăşiţele încă fumegânde ale hambarului. Înăuntru zăceau cadavrele celor 1016 oameni ucişi.

Sfârşitul familiei Pracki

Printre cei care făceau parte atunci din convoaiele morţii ce mărşăluiau de-a lungul

Germaniei de Nord se găseau şi trei fraţi din familia poloneză Pracki” Zofia Pracka era într-un tren de marfă pe drumul de la Lübberstedt spre Plön. Fraţii ei, Tadeusz şi Stanisław Pracki, se găseau aeja pe „Cap Arcona”.

Familia Pracki locuise, până la începutul, războiului, în sătuleţul Jozefiri din districtul Rawa Mazowiecka, Tatăl, Lugan Pracki, fusese soldat, luptase împotriya nemţilor şi, după ocuparea Varşoviei, a stat ascuns timp de o lună de zile într-un beci. Fără pic de mâncare, rar ceva de băut la 1 octombrie 1939, a sosit acasă total epuizat. Patru zile mai târziu, la 5 octombrie 1939, a sfârşit cu viaţa la vârsta de 48 de ani.

După moartea tatălui, membrii familiei Pracki au continuat lupta contra nemţilor. „Mama mea Cecylia Pracka, fraţii mei Tadeusz şi Stanisław Pracki şi cu mine am aparţinut organizaţiei clandestine ZWZ-AK[10]. Ascundeam arme, adăposteam în ascunzători evrei şi partizani pölonezi şi aveam grijă de detaşamentul de partizani din pădurile din împrejurimi, Un denunţător ne-a demascat. La 5 februarie 1943, am fost arestaţi în satul Józefin. Gestapo-ul ne-a interogat şi ne-a torturat la Tomaszöw Mazowiecka. La 12 februarie 1943, am fost aduşi la Auschwitz. Patru luni mai târziu, la 5 iunie

10 Formaţiune de luptă armată din cadrul Armatei de Eliberare Naţională.

1943, mama mea a decedatracolo. Fraţii mei Tadeusz şi Stanisław au ajuns la Neuengamme, iar după aceea în lagărul exterior Farge. Eu, la Lübberstedt. „Lübberstedt şi Farge sunt două mici localităţi situate la nord de Bremen, la o distanţă de 21 de kilometri una de cealaltă. Greu se mai poate găsi azi cineva care să ştie despre existenţa lagărelor în care atâţia deţinuţi au fost torturaţi până la moarte. Fraţii Pracki trebuiau să facă drumul pe jos de la Farge până la malul Weserului, pentru a lucra apolo la construcţia unui uriaş buncăr pentru submarine. Ofiţerii din marina de război l-au denumit „Valentin” şi aşa îi spun şi astăzi marinarii acestui buncăr, ist a cărui construire au fost ucişi atât de mulţi-oameni: Zofia Pracka a lucrat ca infirmieră în lagărul de la Lübberistedt. În buncărele subterane ale „Institutului general de muniţii pentru aviaţie”, deţinutele erau obligate să încarce grenade pentru artileria antiaeriană. Lübberstedt este şi astăzi un mare depozit de muniţii, de data aceasta al/BFATO-ului.

„În lagăr erau 49B de tinere evreice din Ungaria” îşi aminteşte Zofia Pracka. „După moartea a doua evreice, Magdalena M nezak şi, cu mine am fogt aduse de la Auschwitz la Lübberstedt. După micul dejun, noi, femeile, am fost duse sub „protecţia supraveghetoarelor şi a gar dienilor cu câini, în coloane de câte cinci pe

un rând, în fabrica de muniţii subterană din pădure…”

Zofia Pracka a fost trecută la infirmerie, unde, după cină (de cele mai multe ori – supă din rădăcină de varză). Avea de pansat deţinuţii. „Personalul SS avea o atitudine severă şi ostilă faţă de noi”, îşi aduce aminte Zofia Pracka, „Totuşi, ne-au tratat cu mult mai bine decât o făcea perso rialul SS de la Auschwitz, într-o zi, am primit o cane poştală de la fraţii mei. Aşa am aflat că mai trăiesc şi că rămăseseră împreună…”

Cartea poştală purta ştampila „Cenzura poştală K. L. Rtg., cenzurat”, lângă care erşu două semne făcute de SS-işii. O carte poştală trimisă dintr-un lagăr ele concentrare într-altul, adresată către „Zofia Pracka, născută 9. IX. 1913, nr. 35167, lagărul Lübberstedt, districtul Wesermünde Pentru corespondenţa din lagărele de concentrare era ad misă numai limba germână. Fraţii scriau: „Dragă Zosieul suntem amândoi sănătoşi, ne simţim bine şi credem că în curând ne revedem la Jözefin. Ne bucurăm că tu arăţi bine. Te sărutăm din inimă şi îţi trimitem multe salutări, fraţii t & i Tadek şi Stanko”.

Cartea ppştaţă fusese scrisă la 18 februarie 1945, ştaiji pilată de „Oficiul poştal Neuenkirchen II (Weser)” la 24 februarie 1945. A sosit la 1 martie 1945.

Încă o dată, o ultimă oară, Zofia. Pracka mai;

primeşte –, un semn de viaţă de la cei doi fraţi ai ei. La 19 martie 1945, un comando SS din lagărul Farge aduce alimente la bucătărie. Un deţinut polonez, pe nume Stachu, face* parte din comando. El îi strecoară Zofiei un pacheţel cu pâine şi cârnat. Între ele, un bileţel ascuns din partea fraţilor ei; „Dragă Zofia. Avem iarăşi prilejul să-ţi scriem câteva cuvinte. Aşteptăm sfârşitul vieţii noastre fără de patrie. Speranţa creşte cu fiece zi, dar timpul se prelungeşte înult. Slavă Domnului că noi fraţii suntem împreună şi astfel nu trebuie să fim îngrijoraţi unul de celălalt. O întâmplare binecuvântată a vrut ca şi tu să fii în apropierea jrioastră şi ca să avem veşti bune de la tine… Noi doi sânţeip sănătoşi, pentru a Cta îi mulţumim lui Dumnezeu. Facern planuri să ne întâlnim cu tine, când voân îi iiberi, ea săseiütoarcem împreună în patrie şi în libertate. Fiindcă totul şi toate sunt în munilţş lui Dumnezeu, lăsăm soarta ta şi a noastră în mâinile sale. Îţi trimitem salutari şi sărutări din suflet, fraţii tăi Tadek şi Stanko”.

A mai trecut o lună. Trupele engleze se găsesc în faţa oraşului Bremen. Zofia Pracka află de la paznici că lagărul Farge a fost evacuat la 8 aprilie. Zece zile mai târziu, vor fi evacuate şi femeile din lagărul Lübberstedt. „La început am fost minate pe jos, după aceea încărcate în vagoane de vile şi aduse la Wilhelmshaven. Seara,

am fost îmbarcate pe un vas comercial, al cărui nume nu-l mai ştiu în dimineaţa următoare, ne mai găseam în acelaşi port, Intervenise, „oare, ceva? Nu le-a mers cu scufundarea? Zofia Pracka şi celelalte femei nu au habar de ordinul de ucidere dat de Himmler. Şi iată-le, din nou, băgate într-un tren staţionat în câmp deschis. „Era un txen de muniţii. La fiecare uşă stăteau doi gardieni înarmaţi. La început nu am cunoscut destinaţia. Mai târziu s-a spus: „Kiel... Trenul nostru a fost bombardat şi lovit de bombe de trei ori. În timpul primului atac, de la 1 mai, trenul a fost oprit, noi a trebuit să coborâm şi să ne lungim la pământ. Dar bombele au căzut alături, morţi n-au fost. Nici la al doilea atac, cel din noaptea de 2 mai, trenul nu a fost atins. În schimb, la al treilea atac, în cursul zilei de 2 mai, două vagoane au fost distruse complet de bombe, înainte ca noi să fi coborât. Au fost mulţi morţi şi răniţi, în vagonul meu schijele au rănit uşor câteva femei.

Cadavrele au fost puse pe câmp, lângă terasament, alături *ßvx* fost aşezate femeile rănite. Fiecare a primit o tabletă de luminai. Nu aveam alte medicamente. Două femei rămase nevătămate au primit permisiunea să rămână lângă cele rănite. Mai târziu, când trenul s-a pus în mişcare, ele au dat fuga la spitalul din localitatea cea mai apropiată, unde au fost aduse apoi şi femeile rănite. Nu ştiu cum n spunea

localităţii.

Am plecat mai departe. Trenul s-a oprit, după aceea, în staţia Plön. În după-amiaza zilei de 3 mai am putut vedea din tren mulţi soldaţi care-şi azvârleau armele într-un lac. Paznicii noştri au intrat în panică şi au luat-o la fugă. Eram libere. Războiul se terminase…”

Cam în acelaşi timp, cei doi fraţi, Tadeusz şi Stanisław Pracki, mureau în apele golfului de la Neustadt, şi de astă dată, nu departe de sora lor.

Ei fuseseră aduşi înapoi în lagărul de bază Neuengamme, asemenea multor mii de alţi deţinuţi din lagărele exterioare aparţinând acestui mare lagăr de concentrare. De aici au pornit mai departe, spre nord, transporturile de evacuare, atunci când englezii se apropiau tot mai mult de Hamburg. Transporturile au ajuns la Lübeck pe vasele maritiifte.

Vasul „Wilhelm Gustloff” se scufundă

În timp ce trenurile mizeriei transportând prizonieii lihniţi de foame curgeau spre nord din toate direcţiile, gauleiterul din Hamburg Karl Kaufmann era în căutare de nave cu care voia să ducă în largul mării deţinuţii din lagăre.

Ceea ce mai rămăsese însă din Marea Germanie, nu prea mai dispunea de vase. Cele care mai puteau pluti fuseseră folosite: refugiaţi şi

trupe germane învinse ce se retrăgeau din faţa Armatei Roşii trebuiau transportate din puţinele porturi rămase încă deschise în Golful Danzig în Pomerania şi în Mecklenburg spre Kiel şi Lübeck şi Copenhaga. Chiar şi bacuri şi şalande au fost supraîncărcate cu oameni şi trimise în Marea Baltică.

Multe vase au fost scufundate în timpul acestor călătorii, „Goya”, un vas modern cu un tonaj de 5.000, aparţinând Societăţii Hamburg-Amerika-unie, are la bord 6.000 de oameni, soldaţi şi civili, când, la 16 aprilie 1945, la orele 7 seara, părăseşte rada de la Hela în direcţia Copenhaga. Cu puţin dnainte de miezul nopţii, două torpile ale submarinului sovietic „L 3” nimeresc vasul. Acesta se rupe în două părţi, care se scufundă pe loc. Atât de repede, încât numeroasele ambarcaţiuni care-l însoţeau n-au putut salva decât 183 de supravieţuitori. O întreagă formaţiune ţie blindate, sub comanda unui căpitan pe nume Küspert, care urma să fie utilizată la apărarea finală a Berlinului, se scufundă şi ea, odată cu vasul.

De cinci ori mai mare decât „Goya” este „Wilhelm Gust loff” cu tonajul său brut de 25.484. În Germania nazistă i se spunea „Vapor KdF”, căci fusese folosit, în anii 1938 şi 1939, de către organizaţia „Kraft durch Freude” – „Forţă prin bucurie” – pentru călătorii ieftine de vacanţă ale celor ce plecau în concediu, cu predilecţie la

Madeira şi în fiordurile Norvegiei. Numele şi l-a luat de la „gauleiterul din străinătate” al Partidului nazist, Wilhelm Gustioff din Lübeck, care îşi avea reşedinţa în Elveţia şi care fusese împuşcat de emigrantul evreu David Frankfurter, drept „răsplată” pentru persecuţiile împotriva evreilor.

Din 1940 până la 30 ianuarie 1945, acest vas a stat äun corat la debarcaderul portului polonez Gdynia, care fusese rebotezat de cuceritorii nemţi în „Gotephafen”. Pentru camuflare, vasul a fost piturat în cenuşiu-închis, devenind locuinţă plutitoare pentru ofiţeri de submarine.

În imediata apropiere era acostată atunci la cheiul de la Gotenhafen o altă navă enormă, şi anume „Cap Arcona”, cea mai mare cazarmă plutitoare în acest conglomerat de vase, cu tonajul său brut de 27.571. Şi vasele Deutschland” (21.046 tonaj brut), „Hansa” (21.131 tonaj brut), „Hamburg” (22117 tonaj brut), precum şi încă alte opt vase mari adăposteau în portul Gdynia ofiţeri de marină şi marinari. Când Armata Roşie a cucerit portul Memel, înaintând tot mai mult spre Danzig şi Gdynia, comandantul suprem al marinei, Mare-amiral Karl Dönitz, a ordonat ca toate vasele să părăsească Golful Danzig în direcţia Kiel.

Fiece vas în parte era tiesit de oameni. Trupe, personal auxiliar feminin din Wehrmacht, răniţi, căpetenii de partid, refugiaţi, mari moşieri,

mici proprietari de pământ. În „suita Führerului” de la bordul vasului „Wilhelm Gust loff” intrau primarul general nazist al Gdyniei cu cei 13 membri ai familiei sale. Şi şeful districtului NSDAP de la Gdynia a vrut să fugă pe calea apei cu soţia şi cei 5 copii precum şi cu fata din casă şi guvernanta, în timp ce 50.000 de „camarazi” conaţionali mai puţin importanţi au fost nevoiţi să rămână pe cheiuri şi în oraş. Deşi lipsea o escortă de protecţie antisubmarină, se hotărâse ieşirea din port a vasului „Wilhelm Gustloff”, şi anume singur. În momentul părăsirii Golfului Danzig la 30 ianuarie 1945, orele 15,30, la bordul lui se găseau 6.050 de oameni. Trei sferturi civili, un sfert soldaţi. Doar o veche navă dragor de mine, denumită „Löwe”, îi deschidea calea.

De-abia părăsise vasul Golful Danzig, că a şi fost descoperit de submarinul sovietic „S 13”. Căpitanul acestuia în vârstă de 31 de ani a înscris, ulterior, în jurhalul său următoarea însemnare „Cânxi a încetat ninsoarea, am zărit brusc silueta unui vapor oceanic. Era uriaş. Avea şi luminile aprinse. Mi-am dat seama imediat că trebuie să aibă vreo 20.000 de tone, în niciun caz mai puţin. După cum am fost sigur că e plin de oameni care răvăşiseră pământul măicuţei Rusie şi care acum erau puşi pe fugă. Vaporul trebuie scufundat, am decis eu, şi „S 13” e în stare s-o facă. Trebuia hotărât unde să fie lovit şi când. Pentru a spori

şansele unui atac dinspre prova, m-am şi pregătit în gând pentru un atac la suprafaţă. După aceea, mi-a venit ideea că ar fi bine să înconjur colosul prin pupa şi să dau atacul dinspre coastă. N-au cum să se aştepte la un atac din această direcţie. Paza lor se va centra asupra scrutării apei mării din faţa lor. Mai erau de făcut calculele şi să nu intrăm în panică. De curăţitorul de mine aveam să ne ocupăm mai târziu”.

La orele 21,08, „S 13” a lansat trei torpile. Toate trei au nimerit ţinta. După numai un minut” uriaşa navă a început să se scufunde. Întrucât curentul electric şi, în consecinţă, instalaţia de transmisie prin, radio s-au întrerupt, radiofonistul Rudi Lange a transmis, cu un aparat de amatori un apel de alarmă: „SOS, SOS. „Wilhelm Gustloff” se scufundă transversal, poziţia Stolpmünde 55 grade, 07 minute nord 17 grade, 42 minute est. Cerem ajutor”. Unul din primii care ş-a salvat cu o barcă a fost căpitanul vasului.

Vasul gigantic, cu toate luminile aprinse şi cu sirenele urlând, a fost acoperit de apă după ceva mai mult de o oră. Dacă a supravieţuit cineva, a putut să se agaţe – dacă a avut acest noroc – de vreo plută din apa mării rece ca gheaţa sau să fie tras într-una din puţinele bărci de salvare. Cine a rămas în apă a pierit îngheţat.

Vasul de escortă „Löwe” a luat 252 de naufragiaţi. O speranţă de salvare s-a arătat când

la locul catastrofei a apărut crucişătorul „Admirai Hipper”, care nu s-a oprit însă-decât foarte puţin. Apoi, elicele vasului s-au pus iarăşi în mişcare, ciopârţind trupurile celor ajunşi în apă, care scoteau strigăte desperate.

În ziua următoare, la Swinemünde, comandantul, căpitanul Henigst, a făcut următoarea declaraţie pentru a fi înserată într-un proces verbal „Din pricina marelui pericol prezentat de submarine, vasul a trebuit să plece fără să fi luat la bord un singur supravieţuitor. Dacă „Admirai Hip per” ar fi rămas la faţa locului, ar fi putut deveni lesne victima unui nou atac din partea unui submarin”.

Dragorul „Löwe” şi torpilorul „T 36”, care s-a apropiat între timp, au lansat 234 de grenade antisubmarine spre a distruge submarinul sovietic „S 13” Acesta însă, intrat în imersiune, n-a putut fi atins. În schimb, valurile provocate de exploziile grenadelor au omorât mulţi dintre naufragiaţi.

După miezul nopţii, au mai trecut prin zona aceea alte câteva vase, care au pescuit oameni din apa mării. Până la urmă, s-a stabilit că dintre cei aflaţi la bordul lui „Wilhelm Gustloff” au fost salvaţi 964. Mai mult de 5.000 au murit.

În raportul asupra situaţiei zilnice al Comandamentului suprem al Wehrmacht-ului sunt înregistrate doar următoarele fraze lapidare, purtând data de 31 ianuarie 1945 „Astăzi 20.000

de refugiaţi au fost transportaţi pe mare: Este cu neputinţă să fie protejate în măsura necesară toate vasele. De aceea, un submarin al inamicului a reuşit să scufunde vasul KdF „Wilhelm Gustloff", având la bord 5.500 oameni (dintre care 3.300 refugiaţi). Au putut fi salvaţi 200 de oameni".[11]

În aceeaşi zi, află şi Adolf Hitler despre scufundarea lui „Wilhelm Gustloff". După amiază, Marele-amiral Do –, nitz îi prezintă numaidecât, la cartierul general, justificări liniştitoare: „Cu privire la pierderea vasului de pasageri „Wilhelm Gustloff" datorată unor torpile de submarin, pe linia exterioară situată la nord de bancul de nisip Stolpe, comandantul suprem al marinei relatează că la transporturile masive din Marea Baltică au fost luate cu anticipaţie în calcul pierderi şi că, oricât de dureroasă este fiece pierdere în parte, trebuie considerat drept o şansă deosebită faptul că până acum nu s-au produs chiar mai multe pierderi".[12]

„Reikosee" în căutarea a trei vase

Şi vasul „Cap Arcona" era condamnat pieirii, în momentul când a părăsit portul Danzig cu 8.000

---

11 Citat din Percy E. Schramm : „Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht", Bd. IV, Zweiter Halbband IV/0, p. 1060. Cifrele indicate sint eronate şi au fost corectate abia după război.

12 Citat din Bobson, Miller, Payne : „Die Versenkung der «Wilhelm Gustloff», Paul Zsolnay Verlag. Viena, Hamburg, p. 155

de oameni la bord: submarinul-puitor de mine sovietic „L 3” de sub comanda căpitanului de rangul 3 Konovalov îşi căuta o poziţie favorabilă pentru torpilele sale pe o linie transversală mai jos de Heia. În zadar. Cea mai mare navă de care mai dispuneau nemţii scapă de scufundare, mergând cu o viteză uimitoare. Destinaţia Copenhaga. Acolo sunt condiţii favorabile pentru a putea fi debarcaţi refugiaţii.

Uriaşul oceanului mai apucă să facă două drumuri foarte periculoase între Danemarca şi Golful Danzig. Îi avea drept comandant pe căpitanul Heinrich Bertram. Prima oară cu 8.000, a doua, chiar cu 9.000 de oameni la bord.

Concomitent, gauleiterul Kaufmann mai caută şi alte vase pe care să poată fi îmbarcaţi prizonierii din lagărele de concentrare. Kaufmann este nu numai gauleiter şi „Reichsstatthalter” al Hamburgului (adică împuternicit direct al lui Hitler), el este, de asemenea, „Verteidigungskommissar” (Comisar pentru problemele de apărare) în Germania de Nord şi, înainte de toate, „Reichskommissar für den Sectransport” (Comisar al Reichului pentru transportul maritim). Prescurtarea în limbajul militar suna în cazul lui „Reikosee”. El este responsabilul politic pentru transportul maritim din Prusia Orientală spre Copenhaga, Kiel şi Flensburg. Toate firele duceau la acest om, care

avea o vedere de ansamblu asupra vaselor ce nu fuseseră încă" scufundate. Aşa se face că el este cel care a hotărât, în final, ca unul din vase să devină un lagăr de concentrare plutitor. Karl Kaufmann a fost cel ce a pus în aplicare ordinul ucigaş al lui Himmler privitor la deţinuţii din lagăre, folosind indiloaeele ce îi stăteau la dispoziţie – vasele. El ştia despre „Cap Arcona" că zace în golf în dreptul portului Neustadt cu avarii la cazane şi fără combustibil, deci în stare de nefuncţionare. Nu mai putea părăsi portul Nu mai putea nici transporta prizonieri în Suedia, deşi, mai târziu, el a pretins contrariul. Vasul putea avea cei mult soarta de a se scufunda odată cu deţinuţii.

Karl Kaufmann a negat ulterior acest lucru. La audierea sa de la 9 aprilie 1946, în calitate de martor în procesul intentat de englezi împotriva conducerii lagărului de concentrare Neuengamme, a încercat să arunce toată vina asupra şefului Gestapoului din Hamburg, generalul SS contele Bassewitz-B'ehr.

Apărătorul lui Max Pauly, comandantul lagărului, care era avocatul Wessig, l-a întrebat ştiţi cum a decurs evacuarea lagărului Neuengamme?

Kaufmann Da.

Wessig: A existat mai întâi intenţia de a preda lagărul, inclusiv deţinuţii, Aliaţilor?

Kaufmann Nu am cunoştinţă de aşa ceva.

Wessig: Cum a decurs, deci, evacuarea?

Kaufmann La începutul şi mijlocul lui martie, contele Bassewitz-Behr, şeful suprem al poliţiei şi SS-ului, venea la mine aproape zilnic explicându-mi că în regiunea lui există un mare număr de prizonieri de război şi refugiaţi datorită înaintării fronturilor din Est şi Vest.

Wessig Dumneavoastră aţi dat vreun ordin în are astă privinţă?

Kaufmann Eu nu puteam să dau ordine.

În continuare, a fost vorba, în cadrul audierii martorului, despre îmbarcarea pe vase a prizonierilor din lagăr.

Wessig: Atunci cine a dat ordinul ca acei prizonieri să fie aduşi pe vas?

Kaufmann Asta n-aş putea s-o spun, ştiu însă că Bassewitz-Behr a încercat să obţină pentru ei vase.

Wessig: Aceste vase urmau să rămână în Golful Lübeck sau să plece în Suedia?

Kaufmann Dacă intenţia ar fi fost ca aceste vase să răraână în Golful Lübeck, eu n-aş fi ajutat la procurarea lor.

Wessig Vreţi să spuneţi prin aceasta, în primul rând, că dumneavoastră aţi procurat vasele şi, în al doilea rând, că aţi făcut-o presupunând că ele vor fi folosite pentru trimiterea prizonierilor în Suedia?

Kaufmann: Da, bineînţeles.

Wessig: Ştiţi sau ştiaţi despre un ordin al unui ofiţer superior SS că deţinuţii din lagărele de concentrare nu trebuie să cadă în mâinile Aliaţilor?

Kaufmann Nu.

Aşa a încercat Kaufmann (cu succes) să se scuture de responsabilitatea pentru moartea celor 7.500 de deţinuţi de la Neuengamme. Căci, în calitate de „Reikosee", ştiuse, fireşte, cu precizie că vasul „Cap Arcona", în starea de nefuncţionare în care se găsea, nu putea părăsi Golful Lübeck; altminteri, nu l-ar fi destinat prizonierilor din lagărele de concentrare, ci l-ar fi folosit la transportarea soldaţilor nemţi. Tot aşa trebuie să fi cunoscut, fără niciun dubiu, şi ordinul de exterminare a deţinuţilor dat de Himmler. Mult mai clar s-a exprimat, cu acel prilej, şeful Gestapoului, Bassewitz-Behr, care a fost audiat ca martor, ca şi Kaufmann, în aceeaşi zi.

Wessig: Ce fel de ordine aţi dat?

Bassewitz-Behr S-a stabilit la Conferinţă[13] că, în situaţia respectivă, rămânerea lagărului n-ar fi indicată şi nici compatibilă cu securitatea locuitorilor din Hamburg. În consecinţă comisarul pentru problemele de apărare a propus aducerea

13 Este vorba de o conferinţă ce a avut loc la gauleltcrul Kaufmann, la mijlocul lui aprilie 1945.

deţinuţilor pe vase.

Wessig Cine a dat ordinul ca oamenii aceştia să fie aduşi pe vase?

Bassewitz-Behr Eu l-am dat.

Wessig: A existat un ordin în sensul că, în nicio împrejurare, deţinuţii în lagărele de concentrare nu trebuie lăsaţi să cadă în mâinile inamicului?

Bassewitz-Behr: Da.

Wessig: Cine a dat acest ordin?

Bassewitz-Behr: Himmler l-a dat.

Wessig: Ce prevedea?

Bassewitz-Behr Că nici un singur deţinut nu trebuie să ajungă în mâinile duşmanului.

Wessig: Dacă nu ar fi existat nicio posibilitate de evacuare a deţinuţilor, atunci ce urma să se întâmple cu ei?

Bassewitz-Behr: În conformitate cu acest ordin, către buiau ucişi.

La 26 aprilie 1945, micul vas „Athen" a adus primul transport de deţinuţi din lagăr de la „cheiul din Lübeck pe „Cap Arcona". Între timp, aproape 11.000 de oamenii deja adunaţi de la Neuengamme şi din numeroasele sale lagăre exterioare, erau puşi să aştepte aici îmbarcarea şi uciderea lor.

Regina Atlanticului de Sud

Căpitanul Heinrich Bertram a vrut cu orice preţ să-şi salveze vasul. Nici nu putea să conceapă ca vaporul său de lux să devină un lagăr de concentrare plutitor. Se şi gândea la timpurile de după război. Bertram dorea să sale veze „Cap Arcona" ca să redevină „Regina Atlanticului de Sud", aşa cum fusese înaintea marii conflagraţii. El şi, mai cu seamă, societatea sa de navigaţie: „Hamburg-Südamerikanische Pampfschifffahrtsgesellschaft" doreau acest lucru. La Hamburg, societăţii i se spunea doar Hamburg Süd de când fusese întemeiată, la 4 noiembrie 1871. De atunci, sub pavilionul roşu-alb al societăţii de navigaţie hamburgheze, pacheboturi şi vese de călători fac drumul din Europa spre America Latină. Ele se numesc „Rio şi „Santa Rita", „San Nicolas", „Paranaguă" şi „Chubut* Cu timpul, Societatea Hamburg-Süd a început să cumpere sau să-şi construiască cele mai frumoase nave din lume. Toate au fost botezate cu nume după faimoase promontorii importante pentru orientarea pe mare t, Cap Ortegal" după promontoriul de pe Rio de Santa Maria pe ţărmul nordic al Spaniei, în Golful Biscaya „Cap Blanco", după capul de pe coasta din Pacific a statului Costa Rica. „Cap Roca", după un cap situat la vest de Lisabona., Cap Frio", după un cap pe lângă care trec vasele lui Hamburg-Süd la intrarea în Rio de Janeiro, la sud de tropicul Cancerului. Dar

dintre toate cele 28 de nave mici şi mari cu denumiri de promon torii „care, în decursul anilor, au efectuat şi mai fac şi astăzi curse pentru Hamburg-Süd, cea mai frumoasă a fost considerată „Cap Arcona”. Şi astăzi mai visează hamburghezii bătrâni acest vapor zvelt cu două elice şi cu trei coşuri înalte. La fiecare sosire sau plecare a lui „Cap Arcona”, oamenii se înghesuiau pe malul Elbei, la Wittenbergen sau Blankenese, ca să facă semne navei şi pasagerilor ei mult invidiaţi. Cât de poetic a botezat, la 14 mai 1927, Beatrix Amsinck, fiica proprietarului lui Hamburg-Süd, vasul ce fusese construit la şantierul naval hamburghez Blohmvoss

„Din torentele Mării Baltice se înalţă în nordul încântătoarei insule Rügen o stâncă abruptă, încununată de un far care – ca cel mai de seamă hotar el Mării Baltice – împrăştie, noaptea, razele sale strălucitoare departe în mare. Nuihele acestei stânci, al singurului promontoriu ce împodobeşte ţărmul Germaniei, Cap Arcona, să *fie* de aci înainte şi numele tău. Fie ca să străbaţi mările şi *să* alcătuieşti o verigă de legătură între Lumea Veche şi Lumea Nouă, spre cinstea iubitei patrii Germania şi spre bucuria rocietăţii pe care o reprezinţi. Te botez Cap Arcona.

Vasului i s-a spus „Regina Atlanticului de Sud”. Când” la 20 noiembrie 1927, vasul cu

turbine a plecat în călătoria sa inaugurală de la Hamburg la Buenos Aires, sub comanda căpitanului Ernst Rolin, numit, după moda vremii, „comodor”, ca o distincţie pentru experienţa lui de marinar, cabinele sale de lüx tapisate cu mătase erau ocupate de milionari. Să traversezi Atlanticul cu această navă constituia culmea luxului. „Pe vas se afla, de pildă, o bogătaşă singuratică din America de Sud, care călătorea în clasa întâi cu patrusprezece câini. Şi pentru ca favoriţii ei să fie găzduiţi potrivit rangului lor, ea reţinuse două cabine duble de lux”, îşi aminteşte armatorul Herbert Amsinck. Iar o numeroasă familie de crescători de vite sud-americani îşi etala bogăţia luând la bord o vacă şi găini ca să aibă pe drum lapte şi ouă proaspete.

„Fireşte, copiii au băut, zilnic, lapte proaspăt”, relatează ospătarul şef Carl Schmidt, „dar nu de la vaca adusă pe vas. Aceasta a început la scurtă vreme să sufere de rău de mare a *

Micul dejun se servea în holul decorat cu lemn de zebrano. Lunchul, de la „pui în aspic” până la „capoletti ita lienne”, era oferit de către ospătari în sufrageria lambri sată cu lemn de lămâi şi având vo mobilă îmbrăcată în mătase de culoare verde. Pe puntea superioară se juca tenis, în faţa şemineului de marmură din fumoar se pălăvrăgea, iar seara, în uriaşa sală festivă cu pereţii complet lăcuiţi, orchestra hamburgheză de

dans a lui Christian Wamcke junior de la hotelul „Cele patru anotimpuri” cânta paso doble şi rumba. „În jurul meu dansează numai, modele pariziene”, spune reporterul de călătorie Albert Köhler, descriind o asemenea serată dansantă, la care lumea a apărut în frac şi rochii lungi de seară. „Ochii tuturor femeilor sunt foarte strălucitori, genele şi sprâncenele, prelungite cu creion negru, buzele, ca inimioare cu colţurile întinse” Vopsite în roşu aprins. Moda *la* pantofi este un argintiu

— Joachim Wölfer: „Cap Arcona” Herford, 1977, p. 112.

lucios şi trebuiau să fie asortaţi cu rochia. Aşa cum spune un şlagăr cunoscut, doamnele purtau odinioară diamante şi perle în păr, acum le prind pe jartieră şi pe tocurile de la pantofi. Un jucător de scat pretind că o fată din „Vestul de aur” poartă ceasul pe jartieră…”

1.365 de pasageri, toţi bogaţi şi extravaganţi, plus masor şi medic hidroterapeut, preot de bord şi altar din lemn de soi – sfinţit de episcopul de Münster, boutique-uri d uh şic internaţional, piscină cu apă curgătoare şi, pentru orice eventualitate, o morgă, pe care „am folosit-o cu plăcere, în dimineţile de duminică pentru

păhărelul nostru matinal, căci acolo nu ne deranja nimeni”, îşi aminteşte trezorierul adjunct Hans Jürgen Kruse. Au călătorit pe acest vas pFjnţese ca, de pildă, prinţesa moştenitoare Cecilia de Prusia, actori ca Custaf Gründgens, Grethe Weiser, Sybille Schmitz. Poetul hamburghez Hans Leip, înainte de a fi scris: mai târziu – cântecul său de-război „Lili Mar Jeen”, a creat pe acest vas un poem despre propria-i căsătorie

„Dulce-i dorul de ţară. Stavilă nu-i pune defel.

Abia de se iveşte ţărmul şi iar dispare.

Îţi tremură mâinile, dar asta nu te-mpovară.

Sunt maşinile. Totul la bord din pricina lor se cutremură.

Orice nu-i decât o clipă efemeră, un scurt şuierat, un sărut în vânt Mincâm bine şi dansăm, dormim strâns unul Ungă celălalt pe vasul dănţuind.

Şi nu ne pasă de stewarzi şi pasageri. Aici, până la urmă, totul scop în sine are.

Nimic nu ne apasă, noi vrem să fim cât mai aproape unul de altul. Te-nveleşti-cu ce vrei, cu gheaţă sau pături.

Şi ast-ser de mare! (Cârma înspre vânt!

— Adidrea vântului aduce mirosul ităimelor gustări.)

Tu şi cu mine deasupra valurilor.

Aproape de cer, chiar mai aproape decât de pământ

Ce, la adâncime de kilometri – greu de imaginat! – se-ntinde departe de ce-i sănătos şi frumos.

Şi bani şi avuţie. Ca şi noi de altfel, când, jertfiţi curentelor din adâncurl, despuiaţi de mătăsuri şi catifele, am pluti, muţi prin acele abisuri.

Nu plutim noi oare? Deasupră-ne umbrele de chile, bubuite de motoare.

Iar la balustradă stau doi, jucându-se cu câte unrgând. Cât de mult le semănăm!

Ce semnificaţie oribilă au căpătat, după zece ani, aceste cuvinte înaripate pentru multele mii de „pasageri forţaţi ai navei „Cap Arcona” care s-au scufundat în „acele abisuri”!

Vreme de doisprezece ani a navigaţ „Cap Arconaa între Hamburg şi Rio, până ce, la 25 august 1939, orele 2 noaptea, a primit radiograjnă: „QWA 7”, însemnând: „Indicaţii speciale pentru caz de război”. Vasul, revenit tocmai acasă din America de Sud, se afla, în momentul acela, în estuarul Elbei. Urma să plece din nou după patru zile spre porturile La Plata. Dar atât cei 850 de călători înregistraţi în vederea plecării, cât şi cele 50 kg de caviar „Malos şol* şi 6.000 kg de păsări şi vânat au rămas pe uscat.

Întâlnirţ cu un vas-fantomă

Vasul alb era acuma cenuşiu, ca şi celelalte – „camiir flaj” împotriva atacurilor aeriene. Nici. Societatea Hamburg-Süd nu mai avea puterea de a dispune de a ei” Regină a Atlanticului de Sud”, această competenţă revenind acum Marinei de război germane. Vasul a srtatf de la

29 noiembrie 1939 până ia ai ianuarie 1945, în drend de la Gdynia, ca vas-locuinţă.

Căpitanul Heinrich Bertrani cunoştea vasul încă din vremuri de pace. Luase parte, în calitate de ofiţer I-ul pe lângă comandantul vasului, Richard Nie jähr, la o traversare a Atlanticului de Sud, efectuată de „Cap Arcona” În timpul războiului, Bertram a comandat o altă navă a lui Hamburg-Süd: „Monte Rosa”. Şi acesta fusese cândva un renumit vas de pasageri în Atlanticul de Sud, înainte „le a ajunge succesiv, în timpul războiului, vas pentru transport de trupe, vas-locuinţă şi, în final, vas-spital. La sfârşitul lui ianuarie 1945, a plecat gol din Norvegia spre Pillau, pentru ca – având sempul Crucii Roşii pe coş – să încărce acolo 4 D00 de răniţi, refugiaţi, dar şi soldaţi, pentru a-i transporta la Swihemünde. Pe drumul de întoarcere, la 16 februarie 1945, orele 5 dimineaţa, „Monte Rosa” a

fost gray avariat în urma unei explozii de mine sau a unei torpile. La bord a apărut o enormă spărtură. Aproape toţi membrii echipajului şi personalul sanitar au coborât în bărci. Vasul, devenit o epavă, a putut fi totuşi tras de remorchere până la Gdynia.

Căpitanul Heinrich Bertram a fost transferat de pe „Mente Rosa” pe „Cap Arconi” – obiectivul său profesional, urmărit de mult, fusese acela de a ajunge pe cel mai mare vas al lui Hamburg-Süd, fireşte nu în asemenea condiţii.

Şi în timp ce fostul său vas este peticit ca vai de lume, sudându-i-se câteva plăci de oţel peste spărtură, Bertram face deja transporturi de refugiaţi cu „Caş Arcona”.

În timpul ultimei curse făcute de la Copenhaga până în Golful Danzig, „Cap Arcona” întâlneşte o navă ca o fantomă: „Monte Rosa”, fostul vas al lui Heinrich Bertram, îl epavă fără maşinărie proprie şi cu punţile inferioare acoperite de apă, era tras de trei remorchere prin Marea Baltică spre Copenhaga – un traseu de 600 feskonetri ce trecea printr-o zonă de operaţii a unor submarine sovietice şi ale unor bombardiere engleze. La bord, 5.600 răniţi, refugiaţi, soldaţi.

Căpitanul Bertram mai conduce o dată, la 30 martie 1945, un transport spre Copenhaga. De astă dată la bord, pe punţi, pe scările de coborâre, în săli, în piscină stau culcaţi sau în picioare 9.000

de oameni. Pentru a se feri de atacurile submarinelor, „Cap Arcona” urmează un drum în zigzag, parcurs cu cea mai mare viteză. Ajuns la Copenhaga, vasul se găseşte cu turbinele aproape scoase din uz. Face o escală la un şantier naval: Compartimentul maşinilor este reparat sumar ca să poată rezista măcar până în Germania. De alte curse pe mare nu mai poate fi vorba: când îşi aruncă ancora, la 14 aprilie 1945, în dreptul portului Neustadt din Golful Lübeck, „Cap Arcona” nu mai este în stare de funcţipnare.

Şi, totuşi, în spatele dezolantei culori cenuşii, se ascunde frumuseţea vaporului de lux. În ciuda transporturilor de mase de oameni, în ciuda îndelungatei staţionări ca vas Gazarmă pentru marinari, „Cap Arcona” nu este devastat. Lambriurile din esenţe nobile, dalele şi ferestrele lui au supravieţuit aproape fără nicio vătămare războiului care acum se apropie de sfârşit.

În zilele acelea Heinrich Bertram este chemat la Hamburg de către Societatea de navigaţie. Acolo, lumea se pre* găteşte pentru activităţile pe care le va aduce cu sine pacea. Marina de război restituie inutilizabilul vas „Cap Arcona” Societăţii Hamburg-Süd. Însuşi şeful transportului maritim, amiralul Engelhard, care deţine comanda supremă asupra tuturor navelor comerciale rechiziţionate pentru misiuni militare, nu mai crede în victoria naziştilor. El şi câţiva alţi

ofiţeri lucizi din serviciul său, care, ca bunăoară căpitanul Rössing, aparţinuseră pe vremuri marinei comerciale şi vor ca după război să facă din nou călătorii paşnice pe apă, scot din circulaţie cât mai multe vase cu putinţă, redindu-le companiilor de navigaţie. Golful Lübeck începe să semene cu o sală de aşteptare pentru vase obosite de război

Şi la Societatea Hamburg Süd se încearcă salvarea a ceea ce se mai poate salva din ultimele vase. Societatea s-a şi pregătit, într-o desăvârşită discreţie, pentru afacerile postbelice, de la care, după perioada distrugerilor, se aşteaptă foarte mult: Concernul Cetker pentru produse alimentare din Bielefeld a intrat cu capitalul său în Societatea Hamburg-Süd.

Şi societăţile mici încearcă să-şi păstreze pe apă ultimele nave. Aşa procedează, de pildă, Societatea Knöhr und Burchard din Hamburg. 13 din cele 18 cargoboturi ale ei au fost scufundate în război. Cel mai mare vas de care mai dispune este marele cargobot „Thielbek" cu un tonaj brut de 2815. În orice caz, un pitic în comparaţie cu vasul de călători „Cap Arcona", de zece ori mai mare, şi cu un tonaj brut de 27.571. În plus, în vara anului 1944, fusese avariat grav, pe Elba lâxâgă Hamburg, în urma unui atac aerian englez. Stricăciunile pricinuite de bombe sunt reparate la

Şantierul naval LMG din Lübeck (Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, în prezent Orenstein und Kappel).

Dar, înainte de a se termina reparaţiile, „Reikosee" Kaufmann transmite societăţii din Hamburg, la 17 aprilie 1945, un ordin: Vasul „Thielbek" este rechiziţionat. Să părăsească numaidecât şantierul şi să facă escală în portul Lübeck. Nu se poate pune singur în mişcare? Atunci să fie remorcat.

Un costum vărgat în apa portului încă în aceeaşi zi, „Thielbek" este „cărat" – aşa se spune în limbaj marinăresc în cazul remorcării unui vas de la un loc de ancorare la; altul – de la Şantierul, naval LMG până în portul industrial Lübeck. Aidoma lui „Thielbek", un alt vas, „Athen", cu un tohaj brut de 3.600, este, şi el, adus acolo. Este un cargobot avariat, ale cărui reparaţii nu s-au terminat, dar care totuşi se putea deplasa cu forţă proprie.

Pe cheiul oraşului Lübeck, pe jumătate distrus de bombşuxlamente, aşteptau deţinuţii din lagărul de concentrare Neuengarfeme. Primele transporturi sosiseră cu vagoane de marfă la 19 aprilie 1945 şi de atunci până la 26 aprilie, timp de o săptămână, au continuat să sosească în port noi mase de oameni. Veneau şi din alte lagăre de concentrare: din nenorocitul lagăr Reiherhorst de

lângă Wöbbelin, din lagăre situate lângă Magdeburg, iar fiecare deţinut ce sosea la Lübeck lăsa în urma lui cel puţin un camarad mort, pierdut pe drum.

Mulţi dintre ei n-au avut voie să părăsească vagoanele; rămânând închişi înăuntru. Absolut nimic de mâncare, absolut nimic de băut. Deţinutul Willi Lenz relatează

„La capătul trenului, în patru vagoane, mai zăceau bolnavii noştri, care – în unele cazuri datorită delirului provocat de febră – ţipau fără întrerupere. Nu li. Se acorda niciun fel de îngrijire sau asistenţă medicală. Mi-a rămas întipărită în minte o imagine': un bolnav cu febră mare, adunându-şi ultimele puteri, se caţără cu mare greutate pentru a ieşi din vagon. Se prăbuşeşte, se rostogoleşte spre peretele cheiului; la un metru de perete, Kierstein, făcând o săritură spre el, îl împuşcă cu un glonte tras cu pistolul. Un SS-ist îl împinge cu piciorul peste perete. Deţinutul cade de la 6 metri în apă. O enormă pată de sânge Neu băşici aţi re la suprafaţa apei. Un timp se mai poate distinge costumul vărgat, umflat de apă, apoi trupul chircit se scufundă. La scena asta, Kierstein râde".

Ne aşteaptă ceva râu

Pre ofiţerul secund de pe-vasul „Thielbek” îl chema Walter Felgner. Era un om tânăr, de 22 de ani, prietenos, eşoar puţin influenţat de politica naziştilor. Un marinar înnăscut. Îşi aduce aminte de îmbarcarea deţinuţilor din lagărele de concentrare:

Am fost ofiţer secund pe „Thielbek”, care fusese lovit de bombe, în august 1944, la Hamburg. Nu mai putea fi manevrat şi a fost remorcat şi dus la Şantierul naval de la Lübeck, unde fusese construit. Acolo a fost pus la punct, în afara servomotoarelor de la cârmă care pe atunci nu se mai livrau.

La 17 aprilie 1945, cei de la bord am aflat că trebuie să ne pregătim pentru o misiune specială. Chiar şi în timpul reparaţiilor, noi am locuit pe vas. Numele căpitanului vasului era John Jacobsen, cel al primului ofiţer Andresen, iar pe ofiţerul al 3-lea îl chema Theodor Schotmann. Căpitanul Jacobsen, pe atunci în vârstă de aproape 60 de ani, era tipul vechiului căpitan de corabie. Un taciturn.

Am fost traşi până la portul industrial Lübeck, unde se găseşte un siloz de qereale. Căpitanul ne-a comunfcat: „Trebuie să luăm la bord prizonieri. Mai mult nu ştiu”. Bineînţeles noi ne-am gândit la prizonieri de război, care ar fi urmat să fie cazaţi pe vas. La 18 aprilie, au şi apărut pe bord SS-işti. S-a instalat o tăcere totală

asupra a tot ce urma să se întâmple. Căpitanul Jacobsen a fost convocat, împreună cu căpitanul Bertram de pe „Cap Arcona”, la un fel de conferinţă. Când s-a întorsf vizibil abătut, ne-a declarat: „Ne aşteaptă ceva rău. Nu avem voie să spunem o vorbă despre asta, deşi aşa ceva nu va putea să; r & nină secret vor fi aduşi pe vas deţinuţi din lagăre. Căpitanul Bertram şi cu mine ne-am opus luării de deţinuţi la bord. Dar mâine va avea loc din nou o reuniune”.

De la acea întrevedere, căpitanul Jacobsen s-a întors foarte deprimat. Vorbind pe punte cu primul ofiţer An dresen şi cu mecanicul şef L-au el a spus „Acum, nu mai am cu vânt pe propriul meu vas”.

Curând după aceea, au sosit trenurile. A început îmbarcarea deţinuţilor din lagăre. Încă înainte, o echipă dr lucrători a improvizat pe punte un fel de instalaţii sanitare... Apoi au venit oamenii. Căpitanul Jacobsen şi cu mine stăteam pe punte şi îi privean Că au existat în Germania tagăft de concentrare, asta am ştiut-o, a ştiut-o aproape toată lumtea. Noi marinarii eram cel mai puţin informaţi, întrucât ajungeam rar în porturi şi chiar şi atunci aveam alte preocupări decât să ne interesăm de politică. Ştiam şi că lagărele de concentrare nu erau nişte case de odihnă. Dar cum arătau oamenii de acolo, asta nu o ştiam. A fost un şoc pentru noi...”

La 20 aprilie a început, aşadar, îmbarcarea. Căpitanul Jacobsen abia dacă era abordabil; era distrus.

Nici nu aveam ceva de spus, nici nu aveam voie să spunem ceva. Iniţial ni s-a indicat să stăm sub punte. SS-ul şi-a dat totuşi seama, după" aceea7 că nu ne pot împiedica să vedem ce se petrece. Îmbarcarea deţinuţilor nu se putea ţine secret. Chiar şi locuitorii din Lübeck vedeau cum sunt descărcaţi acolo prizonieri.

Iată primele scene cumplite pe care le-am avut în faţa ochilor: în vagoahe erau şi morţi. La Holstenhafen, au fost săpate gropi în apropierea silozului de cereale, şi morţii au fost azvârliţi în ele. După aceea – am văzut asta cu ochii mei –, un SS-ist înarmat cu un pistol s-a îndreptat spre gropi şi a tras de câteva ori. În cine a tras nu s-a mai putut distinge de sus.

Crucea Roşie suedeză a fost prezentă la îmbarcarea deţinuţilor, cărora le dădea pachete asemănătoare celor distribuite filantropic de obicei. Dar se dădeau pachete mimai prizonierilor vest-europeni, nu şi ruşilor… Şi nemţii primeau pachete. Suedezii veneau cu camioane de culoare închisă şi, pe măsură ce deţinuţii se suiau pe vas, le erau înmânate pachetele. Suedezii purtau uniforme de Cruce Roşie.

Am intrat în vorbă cu un SS-rist. Era un farmacist dfrv Bvitow, în Pomerania, regiune de

unde sunt şi eu originar. El mi-a spus: „Hitnmler poartă în prezent tratative de pace”. Nu cunosc numele acelui om. Am făcut cunoştinţă şi cu un deţinut care era ziarist, nici numele lui nu-l ştiu; am stat mult de vorbă cu el. Era u „deţinut politic din lagărul Neuengamme, unde lucrase la registratură. Mi-a povestit cum decurge viaţa în lagăr’s

Farmacistul SS-ist mi-a spus: „Deţinuţii au fost aduşi pe vas pentru a fi predaţi englezilor: suedezii au pus această condiţie prealabilă pentru, tratativele de capitulare”... Nu erau decât zvonuri, după cum a reieşit ulterior. Dar, în clipele acelea, orice era crezut.

Pachetele suedeze au avut urmări pe care nici noi, nică deţinuţii nu le-am prevăzut. După constituţia fizică a oamenilor, existau şi tipuri de oameni sportivi, părând sănătoşi şi bine hrăniţi, în timp ce alţii erau numai piele şi oase. Aceştia din urmă trebuiau sprijiniţi de slabi ce erau. Au n încât şi ei din acele plachete în care erau cutii cu untură. Au fost cuprinşi, în consecinţă, de o teribilă sete. Seara, din cale răzbăteau voci care cereau apă.

Primul ofiţer Andresen a dat dispoziţie să se aducă apă în cale, printr-o pompă, dintr-un rezervor al vasului. Dar, dat fiind numărul mare de deţinuţi, aceasta însemna câte o picătură pentru

fiecare. Urmarea: a doua zi, am scos din cale între 20 şi 30 de morţi. Şi în fiecare dimineaţă care a urmat, din nou câte 20 – 30 morţi.

Deţinuţii au rămas pe vas numai o zi-două şi apoi au f „st transbordaţi pe „Athen”, care i-a transportat pe „Cap Arcona”. Prima oară, s-a refuzat primirea lor acolo. Au fast aduşi înapoi. Dar, a doua zi, au fost din nou scoşi.

SS-iştii îi puseseră pistolul în piept căpitanului Bertram. Şi, atunci, a fost nevoit să-i preia. Nu au plecat toţi deţinuţii. Cei politici au rămas pe vasul nostru. Existau şi acţe despre deţinuţi.

Ceea ce m-a uimit extrem de mult pe mine a fost felul cum era pus totul la punct, organizarea. SS-ul se ţinea în umbră. Cei ce erau „Kapo” acţionau deschis, teribil de brutal. Aveau o putere nelimitată, ţineau cravaşa în mână. Totul mergea strună prin constrângere şi prin brutalitate.

„Şi aceştia sunt deţinuţi?”, l-am întrebat pe SS-istul cu care vorbeam. „Da mi-a răspuns, – şi ei sunt deţinuţi”. Am întrebat în continuare: „Politici?” „Nu – a fost răspunsul – nu-i putem socoti ca atare şi nici ei înşişi n-ar consimţi să fie consideraţi aşa. Ăştia sunt oameni obişnuiţi cu brutalitatea”. Ulterior am aflat că erau criminali ajunşi în lagăre.

Un Kapo cu grad mai mare, care se distingea printr-o deosebită brutalitate, a pus, de exemplu,

să fie biciuit un deţinut în bocaport. S-a spus că ar fi furat ceva. Un SS-ist oarecare a dat ordin să se aibă grijă ca scena să nu fie văzută de oameni de pe ţărm. SS-istul s-a plâns unui ofiţer SS mai înalt în grad. Dar acesta i-a dat dreptate Kapo-ului. O asemenea putere aveau oamenii aceia acolo.

Morţii pe care îi scoteam în fiecare dimineaţă din cale erau transportaţi în camioane. Nil ştiam unde ajungeau.

Deţinuţii mi-au declarat că hrana de pe vas era mai bună decât hrana rece din lagăr. Se aduceau de la Hamburg conserve, care fuseseră deteriorate în timpul atacurilor aeriene asupra depozitelor şi din cauza aceasta se alteraseră.

Noi aşteptam sfârşitul iminent al războiului. Vorbeam din ce în ce mai deschis. Numărul SS-iştilor scădea în continuu. În cele din urmă, n-au mai rămas decât trei-patru SS-işti pe „Thielbek” Ceilalţi fuseseră înlocuiţi prin membri ai Volkssturm-ului, ai artileriei marine, bărbaţi între 55 – 60 de ani, aduşi pe vas pentru pază.

L-am întrebat pe farmacistul SS: „Ce se întâmplă cu SS-iştii?” Răspunsul: „E vorba să construim aici o îţnie de r ezistenţă pentru a apăra Schleswig-Holstein”.

Pe loc mi s-a părut comică ideea. Erau simple pretexte. SS-iştii: de la bord nii aveau niciun fel de efeco raţie, şi ce soldat putea fi cel ce nu primise în Război nicio decoraţie, dacă fusese pe front?

SS-iştii n-râu fost pe front, iar acum voiau să nu fie la vedere şi să se dea la fund.

Pe punte au fost aduse baloturi de paie. Paiele au fost puse în cale, unde nu aveam paturi. Cantităţi mai mari de alimente au Jost depozitate sub o prelată. Distribuirea alimentelor pe vas nu se făcea corect. Primii la rând aveau, de obicei, ce mânca, dar abia de mai ajungea ceva din alimente prizonierilor ruşi care se găseau jos în cale şi-bolnavilor. Cine era atât de bohiav, încât nu se putea ajuta singur, era foarte puţin ajutat... Domnea cu adevărat purul instinct de conservare, acela de a te gândi, în primul rând, la tine însuţi.

Problema latrinelor era îngrozitoare. În cale erau cobo câte hârdaie goale, care, apoi, erau aduse sus pline. Jos, duhoarea era insuportabilă. Pe vas extrem de mulţi oameni sufereau de diaree dizenteriformă. Aceştia nu erau în stare nici măcar să ajungă până la hârdaie. Trupurile le erau mânjite de excremente.

La un moment dat, aceşti bolnavi au fost aduşi pe punte şi dezbrăcaţi la piele. Stăteau complet goi în frigul unui sfârşit de aprilie. Numai piele şi os, acoperiţi de excremente pe corp, trebuiau să se spele unul pe altul cu apă rece de mare. Deţinuţii Kapo organizaseră aşa lucrurile, N-aş crede că bolnavii respectivi au supravieţuit. Cu siguranţă că în ziua următoare se numărau printre morţi

Bâatuiau bolile de stomac şi intestine. Nu existau medicamente. Nu exista un doctor. Oamenii care se îmbolnăveau erau condamnaţi la moarte.

Şi mai era ceva la bordul lui „Thielbek" se aflau şi SS-işti cu câini răi pe care-i asmuţeau împotriva deţinuţilor. Câinii fuseseră dresaţi după mirosul deţinuţilor, pentru cazul în care vreunul ar fi vrut să evadeze, (himi erau legaţi în partea din faţă a punţii. Nu s-a ajuns la situaţia să fie folosiţi pe vas.

Aceasta a fost relatarea lui Walter Felgner.

Şeful administraţiei face socotelile în dimineaţa zilei de 20 aprilie 1945, a apărut în Lübeck SS-Sturmbannführer Christoph-Heinz Gehrig. Era împuternicitul lui Max Pauly, comandantul lagărului de concentrare Neuengamme. Acesta avea alte treburi pentru moment. Tocmai ordona asasinarea a 20 de copii evrei între 5 şi 12 ani. Fuseseră reţinuţi, la Neuengamme drept cobai pentru experienţe medicale cu bacili de tuberculoză; pe trupuşoarele lor aveau înspăimântătoare urme ale acestor experienţe şi trebuiau, deci, să dispară, înainte de sosirea englezilor care se găseau la o distanţă de numai 6 kilometri de Neuengamme. Din ordinul lui Pauly au fost duşi în clădirea unei şcoli, pusă

oricum la dispoziţia SS-ului şcoala de pe Bullenhuser Damm din Hamburg. Acolo, copiii, împreună cu îngrijitorii lor şi cu un grup de prizonieri de război sovietici, au fost spânzuraţi de cârlige şi burlane de sobă în total 48 de vieţi omeneşti[14]

Aşa se face că, pentru „administrarea" deţinuţilor pe drumul lor spre moarte, indisponibilul Sturmbannführer Pauly l-a trimis pe „şeful administraţiei" lagărului de concentrare. Şase ani mai târziu, la 8 februarie 1951, soţia acestuia, Lydia, a depus la Dietlingen, lângă Pforzheim, o mărturie sub jurământ, prin care voia să obţină ca soţul şi să fie declarat mort. Ea afirma în această mărturie că, în cadrul carierei sale de „trezorier", soţul ei a dispărut fără urmă când i se „comandase" să treacă la Waffen-SS şi că „el a făcut parte din personalul însoţitor al unui transport în Suedia, având de făcut socotelile de decontare... Vestea despre apartenenţa soţului meu la personalul însoţitor al vaporului „Arcona" * mi-a adus-o comerciantul Julius Panitz din Pforzheim/ Hoheneckstrasse nr. 40" Acest Julius Panitz, un camarad al SS-istului Gehrig, s-a exprimat, la rândul său, foarte prudent, doar era vorba de pensia unui gardian dintr-un lagăr de

14 Descrierea amănunţită în cartea lui Günther Schwar- berg : „Der SS-Arzt und die «Inder", Stern-Buch. Hamburg. MTO. (Versiunea în limba română a apărut la Editura'Politici, în 1W2, sub titlul : „Medicul SS şi copia44. '— Nota trad.)

concentrare: „Camaradul Cristoph Gehrig a însoţit, în calitate de administrater-şef, transportul scandinavilor eliberaţi, efectuat cu vaporul „Cap Arcona” –, şi, „în timpul catastrofei, *a* făcut parte, probabil, dintre victime”.

În realitate însă” jfăcutul socotelilor” de către SS Sturmbannführer Gehrig arătase cu totul altfel el dăduse ordin căpitanului vasului „Athen”, Nobmann, să preia imediat la borţi 2.300 de prizonieri din lagărul Neuengamme şi 280 de gardieni SS-işti şi să-i transporte pe „Cap Arcona”, ancorat în dreptul portului Neustadt. Nobmann a refuzat, motivând că vasul ar fi prea mic, călătoria prea periculoasă, iar la bord nu avea niciun fel de echipamente de salvare. Gehrig a ameninţat că, în cazul refuzului de a executa ordinul, Nobmann va fi trimis neîntârziat în faţa Curţii marţiale. Căpitanul s-a supus. Încă în după-amiaza zilei de 20 aprilie 1945, prizonierü au fost aduşi pe „Athen” snopiţi în bătăi de către SS-işti

Fostul soldat jalonez* Tadeusz Kwapinski” îşi aminteşte următoarele, după 35 ani, despre scările de pisică:

„Am fost hăituiţi cu strigăte şi lovituri de baston de către SS-işti şi deţinuţi Kapo până la bordul vasului. Sărind peste scările de frânghie, am ajuns de-a dreptul în calele din fundul vasului. În acest iureş, mai mulţi deţinuţi au căzut de la

mare înălţime până în adâncul vasului, au fost grav răniţi şi s-au ales cu contuziuni şi fracturi. Jos, abia de ne puteam mişca. Stăteam lipiţi unul de altul, înghesuiţi de-a lungul pereţilor oblici ai bordului. Era întuneric, 4 rece şi umed. Niciun closet, niciun strop de apă. A început să pută. Vasul, încărcaţi până la refuz cu deţinuţi, a părăsit portul după câteva ore”.

„Athen” se deplasează spre Golful Lübeck hv dreptul portului Neustadt, este oprit şi amarat de „Cap Arcona”. Căpitanul Nobmann discută cu căpitanul Bertram, care refuză să preia deţinuţii. Chiar şi atunci când la bordul vasului apar SS-iştii, care încep să urle, Bertram continuă să refuze. Până la urmă, Nobmann se reîntoarce pe „Athen” şi cargobotul este desprins de „Cap Arcona”, continuând însă, în tot cursul nopţii, să stea ancorat în rada de la Neustadt. În dimineaţa următoare – era 21 aprilie 1945, MAthen” a pornit-o din nou înapoi spre Lübeck. Deţinuţilor nu li s-a dat nici de mâncat, nici de băut.

Ulterior, în mai 1945, căpitanul Nobmann a întocmit un proces-verbal referitor la tocite acestea: „La 20 aprilie, orele 6/ a început îmbarcarea a circa 2.300 de deţinuţi şi circa 280 de gardieni, sosiţi cu un tren care s-a oprit paralel cu vasul. „Athen* a putut să plece abia pe la orele 17, deoarece mai erau de adys de pe ţărm nişte piese de motoare care abia se reparau. În rada de

la Neustadt anI pătruns seara, pe la orele 20,30. În timpul cursei, am primit de la şeful transportului ordinul de a acosta, vasul cu deţinuţi la vasul „Cap Arcona, care aştepta în rada de acolo. „Cap Atcoria" a refuzat să primească deţinuţii. „Athen" a artmcaţ ancora în apropiere de „Cap Arcona. Şi în dimineaţa următoare „Arcona" a respins preluarea deţinuţilor".

Pe cheiurile de la Lübeck, soseau mereu noi transporturi. Între timp, SS-ştii înghesuiseră deţinuţii pe „Thielbek". „Am fost băgaţi în cale, de unde nu se putea vedea mare lucru şi nici şti ce se întâmplă", îşi aminteşte fostul deţinutdin lagăr, polonezul Mieczyslaw Chmielewski. „Din fericire, prietenii mei şi cu mine nu eram atât de îl & mânzi fiindcă, înainte de plecare, făcuserăm rost de câte un codru de pâine şi de câtg o bucată de cârnat. Se zvonea printre noi că ar urma să fim duşi în Suedia. Dar la Lübeck avea ne preia Wehrmachtul..."

Să fie împuşcat căpitanul

Erau doar zvonuri. SS-ul nu a dat din întea prizonierii din lagărele de concentrare. Iar SS turmbannf (Hirer Gehrig l-a informat pe comandantul de lagăr Pauly că Bertram – căpitanul navei – a refuzat să ia prizonierii pe „Cap: Arcona".

Acesta s-a plâns numaidecât contelui Bassewitz-Behr, şeful Poliţiei secrete de stat din Hamburg, care, la rândul său, s-a prezentat la gauleiterul nazist al Hamburgului, „Reikosee” Kaufmann. În aceeaşi zi de 21 aprilie 1945, secretarul personal al lui Kaufmann, SS-Hauptsturmführer Horn, a fost trimis la preşedintele Consiliului de condu cere al Societăţii Hainburg-Süd, John Eggert: Căpitanul Bertram să fie obligat prin ameninţare cu pedeapsa capitală să aplice ordinele SS-ului de a lua la bord prizonierii din lagărele de concentrare.

Societatesp de navigaţie a liftat contact telefonic cu căpitanul, care, la rându-i, a chemat la telefon pe reprezentantul Marinei de război, amiralul Engelhardt. Toţi au înţeles că vasul „Cap Arcona” este destinat să devină un comando al morţii, urmând să fie scufundat împreună cu prizonierii Fie că le era la suflet frumuseţea de vas, fie că se gândeau la viaţa miilor de oameni în costume vărgate oricum încercau să împiedice crima. Amiralul Engelhardt l-a trimis pe căpitanul Rössing la „Reikosee”, acela însă n-a putut ajunge decât până la SS-Haupţstuim führer Horn, căruia i-a prezentat protestul formal al Marinei militare împotriva rechiziţionării vasului „Cap-Arcona”. Horn l-a respins, netulburat.

În acest moment, căpitanul Bertram înţelege că ar trebui să plătească, probabil, cu viaţa, dacă

s-ar menţine pe poziţie de rezistenţă. Şi chiar aşa şi era. SS-Haupt sturmführer Horn a ordonat unui căpitan locotenent Lewinski, membru al Statului Major al lui „Reikosee”, să plece la Lübeck, de unde, împreună cu SS-Sturmbannführer Gehrig, să ajungă pe „Cap Arcona”.

Trecuseră cinci zile. La 26 aprilie 1945, Lewinski şi Gehrig s-au întâlnit la Lübeck şi plecând împreună la Neustadt, au fost transportaţi cu o barcă cu motor, aparţinând Şcolii de echipaje pentru submarine, pe „Cap Arcona” Odată cu ei, s-a îmbarcat şi un comando SSf înarmat cu pistoale automate.

Căpitanul Bertram a încercat să trateze* cu Gehrig şi Lewinski. Aceştia nu s-au lăsat antrenaţi în discuţii, l-au dat, în schimb, căpitanului un ultimatum: Ori acceptă imediat acostarea vasului „Athen” la „Cap Arcona” şi preluarea prizonierilor, ori va fi împuşcat pe bord. Bertram a cedat. Despre toate acestea, el va scrie ulterior:

„La îndemnul societăţii de care aparţineam, Ham burg Süd-amerikanische Dampfschifffahrt s-Gesellschetffe, şi cu acordul Marinei militare am preluat, la 27 februarie 1945, comanda marii nave de pasageri, de 28.000 tone, „Cap Arcona”.

Am aflat de la căpitanul vasului „Athen” că la Lübeck a început îmbarcarea a circa 12.000 de prizonieri, majoritatea dintre ei urmând a fi luaţi la bord de „Cap Arcona”.

Pentru mine *era de* la sine înţeles să resping preluarea prizonierilor, căci orice marinar cu simţ de răspundere ştie că – ţinând cont de riscul enorm al unei călătorii pe apă în condiţiile războiului modern – luarea la bord a unor oameni, şi încă în asemenea proporţii de masă, fără ca expedierea lor pe mare să fie imperios necesară, echivalează cü lipsa acestui simţ de răspundere.

La 26 aprilie, într-o zi de joi, a apărut SS-Sturmbann führer Gehrig, ofiţerul SS care conducea întreaga operaţiune de îmbarcare, însoţit de un căpitan de vas comercial ce-i fusese ataşat drept consilier şi de un comando operativ SS, format dintr-un Hauptsturmführer şi trei soldaţi SS, înarmaţi cu arme automate. Gehrig mi-a adus la cunoştinţă ordinul scris de a fi numaidecât împuşcat, în cazul în care aş continua „să mă opun luării la bord a prizonierilor.

În momentul acela am înţeles că nici moartea mea nu ar putea împiedica îmbarcarea deţinuţilor şi, în consecinţă, am declarat ofiţerului SS că din acea clipă îmi declin, în principiu, responsabilitatea pentru vasul meu.

Gehrig a aranjat trecerea deţinuţilor de pe „Athen” pe „Cap Arcona”? De la Lübeck soseau în continuare noi transporturi, astfel încât, la 28 aprilie, am avut la bord circa 6.500 de prizonieri, şi asta în pofida aprecierii căpitanului de vas comercial, ataşat drept consilier, şi anume că

vasul avea o capacitate de cel mult 3.500 de oameni

Duminică, 29 aprilie, am plecat la Hamburg pentru a cere să fiu dezlegat de obligaţia ce revenea oricărui căpitan de vas german de a-şi scufunda sau distruge vasul la apropierea inamicului. La Hamburg mi s-a vorbit despre contele Bernädotte din Suedia, care se declarase de acord să preia deţinuţii, cu excepţia nemţilor Nave suedeze ar fi fost deja pe drum, iar eu trebuia să mă întorc, fără întârziere, la Neustadt.

De menţionat că, luni 30 aprilie, au fost preluaţi de pe navă, de către vasul „Athen[15], 2.000 de deţinuţi nemţi care nu puteau fi duşi în Suedia, aşa că, în cazul scufundării sau şi distrugerii vasului, la bord ar mai fi fost doar circa. 4.000 de oameni” *

Fusese o minciună că vasul „Cap Arcona” trebuia să pornească spre Suedia. Adevărată a fost doar afirmaţia despre întâlnirea secretă a contelui Bernadotte cu Himmler, în acelaşi oraş Lübeck, în care aşteptau să fie transportaţi spre moarte mai mult de 11.000 de prizonieri înfometaţi proveniţi din lagăre. Dar la aceste tratative nu fusetfe vorba decât de deţinuţi scandinavi iar aceştia părăsiseră, între timp, lagărele şi Germania nazistă cu

15 Raportul căpitanului Bertram către Societatea Hamlrurg- Süd din 31 ianuarie 1947.

transportul – devenit celebru – asigurat de aşa-gisele „Autobuze albe”, aparţinând Grucii Roşii suedeze şi daneze. Tot ceea ce a promis Himmler în plus la aceste tratative, la acestea şi la altele, de pildă la cele purtate cu delegatul Congresului Mondial Evreiesc, Norbert Masur, nu a mai fost respeötat de el: că nu va transmite şi nu va lăsa să fie pus în practică ordinul lui Hitler de a arunca în aer lagărele de concentrare sau de a omorî deţinuţii pe o altă cale, predând, dimpotrivă, toate lagărele de concentrare trupelor aliate ce se apropiau. Imediat după reîntoarcerea pe vas, căpitanul Bertram s-a putut convinge personal că SS-ul avea cu totul alte proiecte în ce-i priveşte pe deţinuţi decât acela de a-i duce în Suedia.

Încă înainte ca „Athen” să fie din nou acostat la „Cap Arcona”, venise de la Neustadt o şalupă cu SS-işti. Pentru a preveni orice posibilitate he salvare de pe vas, aceştia, sub comanda SS-untersturmführerului Kierstein din Neuengamme, au smuls colacii de salvare de pe Buparturi şi i-au încuiat în magazii; acelaşi lucru l-au făcut cu vestele de plutire. Chiar şi băncile de pe punte, care ar fi putut servi drept plute, au fost dislocate şi stivuite apoi încuiate. Cheile au rămas la SS-işti. Abia după aceea a început îmbarcarea prizonierilor.

Ruşii ajung în magazia de banane

Timp de trei zile a făcut vasul „Athen” drumul dus întors între portul. Lübeck „Cap Arcona”. Numărul prizonierilor aduşi pe bord a atins cifra de 6.500, păziţi fiind de 600 de gardieni SS. Moartea continua să facă ravagii şi pe „Cap Arcona”. De-abift de se mai găsea ceva de mâncat sau de băut. Cel mai greu o duceau ruşii, toţi prizonieri de război – soldaţi şi ofiţeri. Ei au fost băgaţi în magaziile cele mai de jos ale vasiüui „Cap Arcona”, magazii în pare se depozitau banane, fără aerisire, aproape complet lipsite de lumină; „Paznicii SS deschideau câte odată Tiublourile, dar le închideau imediat. Lipsa de Oxigen a devenit din ce în ce mai acută”, povesteşte ofiţerul sovietic Aleksandr Mahnev. Zilnic era adusă pe vappr apă de băut cu o şalupă, care, apoi, transporta la Neustadt cadavrele de pe „Cap Arcona”.

Şi Maohnev continuă: „Sus, sub tavanul de sticlă al restaurantului, era instalată paza SS. Aşa au trecut patru zile. N-am primit absolut nimic de mâncare. Spre apus, la o distanţă de şapte-opt kilometri, se puteau distinge, printr-o ceaţă albăstruie, malurile bătute de un soare luminos. În mijlocul vaporului, în spaţiul prin care se intra aus la noi lua proporţii şi devenea din ce în ce „n-ai mare cala de lansare *a* cad” vrelw sthafite ale tovarăşilor noştri, transformându-se într-tm

morman enorm de trupuri goale de oameni care pieriseră din cauza foametei, şi nimeni nu se mira de acest tablou. Şi nimeni nu era exceptat de la posibilitatea de a mai înălţa, şi el, acest morman.

Vedeau apropiindu-se libertatea

La 24 aprilie 1945* John Jacobsen i-a scris de pe vasul „Thielbek" soţiei ultima scrisoare din viaţa lui:

„După cum mi s-a spus, oamenii mor ca muştele. În orice caz, dimineaţa în primul rând sunt scoşi morţii din cale. La noi, azi-dimineaţă au fost cinci bărbaţi. Întrucât acest cimitir s-ar întinde însă prea repede, acum au început să fie ridicaţi... În parte, prizonieri din lagăre" deţinuţi arestaţi sau în curs de cercetare, de toate vârstele ţi din toate păturile sociale, de la 14 la 70 de ani, şi de la ministru, ajungând la profesori, doctori, căpitani, pânji la muncitori, toţi sunt reprezentaţi aici. Nemţi, unguri, pe lonezi, francezi şi aşa mai departe reprezintă numeroasele naţionalităţi.

Străinii trebuie să intre iar cale şi să rămână acolov n-au voie să apară pe punţi. Sunt înghesuiţi ca sardelele.

N La început, aceste lucruri erau" privite cu ochi plini de spaimă. Ne-am obişnuit însă repede cu asta, cu atât mai mult cu cât înşişi aceşti oameni nu luau atât de in tragic situaţia. Deşi

paza este compusă şi din soldaţi, disciplina şi ordinea sunt păstrate, şi de prizonieri aleşi special, cu alte cuvinte de propriii *tot* tovarăşi. Chiar şi împărţirea hranei este în mâna tovarăşilor mai inteligenţi, care, ce* carnetul de potire şi cretaaul la mână, socotesc şi împart plinea şi pachetele de margarină. Măcar de ar domni ceva mai multă igienă la întreaga distribuire Dar deasupra hublourilor unde este depozitată, tăiată şi împărţită pâinea cu foarte puţin timp înainte zăcuseră încă morţii sau fuseseră aşezate hârdaiele. Poate că aceşti oameni îşi menţin buna dispoziţie pentru că văd sfârşitul aproape şi, prin aceasta, libertatea, probabil şi răzbunarea, Neine ştie?”

„Athen” a mai acostat o dată, „la 30 aprilie. De data aceasta nu a mai adus, ci a luat deţinuţi. SS-ul dăduse dispoziţie ca „Athen” să preia de pe „Cap Arcona” două mii de, oameni Vasul „Cap Arcona” era într-atât de supraîncărcat, încât nici oamenii SS-ului nu mai puteau rezistă de foame, duhori şi morţi.

În procesul verbal al căpitanului Nobmann este notat: „Şeful transportului mi-a declarat că urmează să sosească vase daneze şi suedeze să ia deţinuţii”. Până în ultima clipă a fost menţinută minciuna.

Hitler a murit – asta înseamnă salvarea?

Pe atunci, Erwin Geschonneck avea 38 de ani, din care petrecuse deja cinci în lagăre de concentrare. Ultima oară, la Dachau, drept Kapo *al* preoţilor arestaţi. Pentru că se opusese ordinului SS de a spânzura un deţinut, ajunsese la Neuengamme ca o înăsprire a pedepsei. Era un om politic, un comunist instruit, cu o experienţă de organizator ilegalist.

Evacuarea subită a lagărului distrusese structura Comitetului secret al lagărului. Dar se şi constituise o alta pe vase. Pe „Thielbek”, care era încă ancorat la cheiul clin Lübeck, din conducerea ilegală a deţinuţilor făcea parte locotenentul polonez Bogdan Suhowiak. Pe „Cap Arcona”, s-a organizat un întreg comitet, în fruntea căruia se găsea maiorul sovietic Vasilii Bukreiev. Stabilirea unei legături cu căpitanul vasului i-a fost încredinţată lui Erwin Geschonneck. SS-ul interzisese orice contact. Prizonierii nu aveau voie să părăsească cabinele şi magaziile, Fireşte, s-a găsit o soluţie.

La 28 aprilie, două zile după îmbarcare, deţinutul politic Julius Schätzle, un membru al Rezistenţei din Stuttgart, a reuşit să stea îndelung de vorbă cu unul din ofiţerii vasului. Schätzle l-a rugat pe ofiţer să înlesnească un contact între căpitanul Bertram şi Erwin Geschonneck. După trei de, v în seara de 1 mai 1945, Bertram şi

Geschonneck s-au întâlnit. Căpitanul i-a spus prizonierului că Hitler s-ar fi sinucis, că Berlinul ar fi ocupat. În cea mai mare parte de Armata Roşie. Războiul ar urma, deci, să ia sfârşit în curând. Geschonneck a dorit să afle de la căpitan ce se intenţiona să se facă cu vapoarele cu deţinuţi. Căpitanul nu ştia nici el. Nici dacă vasul „Cap Arcona" va pleca. Căpitanul a explicat deţinutului că vasul nu este în stare de funcţionare. Deţinutul, la rândul său, i-a mărturisit căpitanului că oamenii se tem ca SS-ul să nu-l scufunde. Căpitanul a refuzat să creadă aşa ceva. I-a promis prizonierului de pe vasul său că în următoarele züe îi va da în continuare informaţii. Erwin Geschonneck a înţeles cât se temea Bertram de gardienii SS de pe bord.

În aceeaşi zi, sosesc noi prizonieri: cutere cu o mie de deţinuţi" pe jumătate morţi de foame, din lagărul de concentrare Stutthof de lângă Danzig. Mulţi dintre ei muriseră în cursul lungului drum parcurs. Cadavrele lor fuseseră aruncate în mare. Căpitanul Bertram s-a opus să mai ia la bord noi prizonieri. Cuterele au fost desprinse de vas. În ziua următoare, au ajuns la ţărm. S-au auzit împuşcături. Aproape toţi prizonierii au fost ucişi acolo.

Aşa i-am văzut ultima oară

1Unul din cele două şlepuri, remorcat de o barcă cu motor în care erau şi gardieni SS, s-a apropiat de „Thielbek”. Ofiţerul al 2-lea Walter Felgner descrie amănunţit cele întâmplate:

„La 2 mai, ne-am pomenit deodată cu două remorchere care se îndreptau spre noi, în timp ce noi încă mai eram acostaţi în portul industrial Lübeck. Aduceau cu ele ordinul: „Trebuie să ieşiţi. Englezul vine spre noi. Veţi ancora în golful de la Neustadt”.

Deoarece cu cârma noastră de rezervă doar greu puteam pilota vasul, a fost nevoie ca cele două remorchere să ne tragă. Am fi reuşit eventual să plutim – chiar până în Suedia – numai cu cârma de rezervă. L-am întrebat pe farmacistul SS: „Ce se întâmplă Mi-a răspuns: „Dacă se vor apropia englezii sau americanii, atunci lagărele de concentrare se vor dibera ele însele, deţinuţii vor distruge toate documentele şi se vor declara cu toţii deţinuţi politici. O asemenea situaţie trebuie evitată. Asta a stabilit-o chiar şi Himmler cu contele Folke Bernadotte”. I-a scăpat din gură numele acestuia. Se ştia că Himmler purta tratative. Se vorbea că ar urma să se întâlnească la Bad Oldesloe. În ziua de 1 mai, până şi acest farmacist a respirat uşurat: „Hitler a murit, acum totul e în mâna lui Himmler, noi suntem stăpânii.

Deţinuţii au aflat şi ei că Hitler murise. Un ziarist obişnuia să vină des în cabina mea şi să

asculte radioul.

În rest, veneam foarte puţin în contact cu deţinuţii. Toţi erau foarte înfricoşaţi. Când trecea un SS-ist pe punte, ei erau obligaţi să ia poziţia de drepţi şi să-şi scoată chi plurile. La început, procedau aşa şi faţă de noi, dar noi le-am spus: „N-avem nimic de-a face cu asta. Noi suntem marinari”. Ne-au văzut pe mâneci tresele. În general, deţinuţii nu ştiau cum să se comporte faţă de noi. Am venit în contact îndeosebi cu deţinuţii politici germani. Şi ziaristul era de părere că „acum, vom fi predaţi într-un fel, Pentru noi n-ar putea fi decât mai bine, altminteri nu ne-ar fi scos din lagăre şi nu ne-ar fi adus pe vase”.

Nu eram pregătiţi pentru o călătorie mai lungă, cum fi fost, de exemplu, peste mare în Suedia, despre aşa ceva nici vorbă nu putea fi. Se spunea că englezii au fost informaţi despre noi şi că ar urma să le fim predaţi „*Vedeţi*”, – îmi spuneai farmacistul SS-ist, „noi avem aici prizonieri de război ruşi, avem şi documentele lor la bord, şi toate astea ar urma să fie predate. Se pune problema mai ales ca numeroşii criminali de rând să nu scape. La rândul meu, am întrebat! „Ce se întâmplă cu politicii, ce vor spune englezii văzându-i?” Şi iată ce-a răspunş: „Ei! Şi englezul este un mare apărător al naţiunii. În Anglia, ca şi la noi, cine se manifestă împotriva patriei este închis. Englezul are înţelegere pentru asta”.

Aşadar, gardienii SS încă mai erau convinşi de legitimitatea faptelor lor şi continuau să creadă că englezul va avea înţelegere pentru ele: Ăştia erau deţinuţi politici, pasibili de pedeapsă ca şi criminalii de rând. Acest SS-ist credea cu adevărat că englezii îi vor aresta şi ei pe deţinuţi de îndată ce aceştia vor fi predaţi împreună cu documentele lor.

Chiar la ieşirea din Lübeck, au zburat deasupra noastră avioane engleze. În spatele nostru, a apărut un submarin ce fusese atacat de nişte avioane cu arme de bord.

Noi nu am fost atacaţi. Arborasem obişnuitul steag cu zvastică, steagul vaselor comerciale.

Apoi, în 2 mai, la prânz, am ancorat. Ne aflam la o distanţă potrivită de „Cap Arcona. Trebuie să recunosc că atmosfera la bord era mai bună decât în zilele anterioare. Era şi o zi frumoasă în acel 2 mai, şi oamenii îşi spuneau: „Azi, cel mai târziu mâine, englezii vor fi aici”. Tot aşa gândeau şi deţinuţii. Mai erau printre noi doar trei SS-işti, unul cu rang de sublocotenent şi alţi doi ofiţeri de grade inferioare. Toţi ceilalţi plecaseră de pe valsul nostru, unii pe „Cap Arcona” –, alţii dispăruseră care încotro. Puteau ieşi pe punte din ce în; ce mai mulţi deţinuţi, la început numai politicii, după aceea chiar şi din ceilalţi. Toţi credeam că îi aşteptăm pe englezi.

În după amiaza acelei zile, s-au apropiat două

şalupe cu deţinuţi din lagărul de lângă Danzig. Una din ele a fost trasă spre „Cap Arcona”, cealaltă, amarată la vasul nostru. Chipurile, urma să preluăm deţinuţii. S-a scos scara. Căpitanul Jacobsen a dat imediat ordin ca ea să fie derulată până la o înălţime la care nimeni să nu poată ajungö. „Nu mai putem primi niciun om la bord”, a declarat el. În ce-l priveşte pe sublocotenentul SS care era cu noi, acfesta a spus: „N-am primit nicio dispoziţie, nu pot da niciun ordin”.

Pe aceste şalupe se aflau femei, copii, bărbaţi în vârstă, pe remorcher civili şi gardieni. Gardienii SS ne-au declarat: „Lăsăm şalupa aici şi plecăm la Neustadt”. După care, au şters-o.

Pe şalupă s-a produs panică. Deţinuţilor li s-a părut că şalupa ia apă. Imaginaţi-vă: o şalandă cu nişte mici capace de tambuchi din lemn. După ce au plecat SS-iştii, oamenii au ieşit de jos şi s-au aşezat pe aceste capace. Câteva au crăpat şi oamenii au căzut în spaţiul de dedesubt. Nu era o adâncime preja mare, poate doi metri. Dar atunci când capacele au cedat şi oamenii s-au prăbuşit, s-a produs panică.

După ce s-au mai liniştit puţin spiritele, deţinuţii de jos au început să ţipe cerând pâine. Tovarăşii lor care se găseau sus le-au aruncat bucăţi de pâine, asupra cărora ceilalţi s-au năpustit ca sălbaticii, devorându-le pe loc. Pe puntea şalandei şedea o femeie – dacă avea 30 de

ani. Ţinea în braţe un sugar pe care îl tot legăna. Nu s-a aplecat să apuce şi ea o buc & tă de pâine. Cum ar fi putut* de altfel, să-i dea copilului din pâinea aia cazonă?

Am coborât la bucătarul nostru şi l-am rugat: „avem un sugar. Ai o bucăţică de pâine albă?” Mi-a dat. Am coborât scara ce ducea la şalandă şi de pe ultima treaptă i-am întins femeii bucăţica de pâine. Mi-a răspuns cu o privire atât de recunoscătoare, încât nu voi putea s-o uit vreodată. A luat pâinea, a mestecat-o ea însăşi şi a început să-i dea copilului din ea. M-am suit din nou pe vas.

Căpitanul Jacobsen ne-a spus, mie şi primului ofiţer: „Duceţi-vă şi desprindeţi şalupa! Spuneţi oamenilor că vântul bate în direcţia ţărmului şi că îi va împinge spre el. Altfel, dacă rămân aici, paralel cu vasul nostru, sunt în pericol”.

Câţi oameni să fi fost pe şalupă? Două sute, trei sute? Cred că erau mai mulţi. Am spus celor ce vorbeau nemţeşte şi traduceau apoi celorlalţi, polonezi şi ruşi: „Vă desprindem şalupa. Fiţi liniştiţi, vântul vă va duce spre ţărm”. Şi i-am desprins. Până când s-a lăsat întunericul, am putut urmări cum şalupa purtată de vânt se apropia energic de ţărm, la care nu avea cum să nu ajungă. Aşa i-am văzut ultima oară. Mai târziu, se pare că pe ţărm au răsunat împuşcături…”

Pe 2 mai, o altă barcă cu motor acostează la

„Cap Arcona”. 24 de fete tinere, toate SS-iste, urcă bord. Fete foarte tinere. Înarmate, dar speriate. Le povestesc prizonierilor că englezii ar fi intrat în Lübeck” că oraşul s-ar fi predat fără lupte. Asta se petrecea imediat după ce vasul „Thielbek” fusese desprins şi tras de un remorcher până în golful de la Neustadt

3 mai 1945. O dimineaţă ceţoasă. Pe. Ţărm se aud din când în când împuşcături. Se trage cu pistolul* se trage cu mitraliere. Deţinuţii ştiu că sunt ultimele ore ale imperiului nazist. Se întreabă dacă nu cumva şi ultimele lor, ore.

Oare noi nu i-am fi putut salva?

Focurile de pistol *şi* de mitralieră auzite de deţinuţii de pe vapoare ucideau, în acele clipe, oamenii din cele două şalande. Aceştia folosiseră scânduri drept vâsle pentru a ajunge la ţărm. Briza dinspre sud le venise în ajutor şi, chiar în timpul nopţii, înainte de crăpatul zorilor, cele două mici ambarcaţiuni atinseseră plaja de la Neustadt. Deţinuţii din lagărele de concentrare puseseră piciorul pe pământ.

La Neustadt, la Şcoala de echipaje pentru Submarine s-a dat alarma. Imediat, au fost trimise comandouri pentru a aduna prizonierii sau a-i Ucide.

Margot Weidemann era, pe atunci, o fetiţă de 15 ani şi se numea Margot Jany. Locuia, împreună cu mama ei, chiar pe plaja de la Neustadt, în apropiere de Baia Erika. Acum, îşi deapănă amintirile:

„În zorii zilei de 3 mai, la 6 dimineaţa, ne-am uitat pe fereastră pentru că auzisem gălăgie. Mama se pregătea să plece la lucru. Lucra la „Glücksklee”. Deodată, în dreptul casei noastre, au apărut nişte deţinuţi din lagărele de Concentrare.

I-am recunoscut pentru că mergeam la şcoală la Lübeck, unde văzusem în gară coloane de deţinuţi. Noi, copiii, ne întrebam ce fel de îmbrăcăminte poartă oamenii aceştia? Ce crimă vor fi făcut? Ifrau cei care au ajuns mai apoi pe „Cap Arcona”.

În dimineaţa aceea, urma să mă duc până în oraş să cumpăr pâine, pentru că nu mai aveam nimic de mân care. Am întrebat-o, pe mama: „Pentru numele lui Dumnezeu, ce-i cu oamenii ăştia?” Dar ei şi ajunseseră la uşa noastră şi, în genunchi şi plângând, ne-au spus că de 5 zile nu puseseră nimic în gură. Mi-amintesc perfect că mama le-a dat lor ultimii fulgi de ovăz pe care îi mai aveam în casă.

Oamenii aceia vorbeau prost nemţeşte. Erau numai bărbaţi. N-am văzut femei şi copii. Pe noi ne-a cuprins teama. Habar n-aveam ce fel de

oameni sunt.

Am plecat, după aceea, în oraş. Când m-am întors, peste tot zăceau morţi. Toţi fuseseră împuşcaţi. De-a lungul întregii plaje, numai cadavre. Ani traversat aşa-numitul crâng al Kaiserului şi, deodată, mi-a apărut în cale un soldat SS, care mi-a spus, plin de el: „Nu, nu o lua pe aici, am ucis o mulţime”. Era cu siguranţă un ucrainean. Extrem de mulţumit de sine, a continuat: „Arată urât pe aici. Unde te uiţi numai morţi”. După care mi-a arătat cele zece degete de la mâini.

Atât i-am spus: „Trebuie să mă duc acasă, locuiesc aici. „Mi-a răspuns: „Atunci, n-cai decât să te duci”. Şa peste tot în jur, morţi. Era ceva ce nu se poate imagina, ceva de neuitat. Mi-amintesc că pe drumul acela era de poziţiată o „stivă de lemne-şi acum lângă ea stăteau întinşi morţii. Cât cuprindeai cu privirea, doar cadavre. Câţi erau? Asta nu ştiu. Am văzut atât de mulţi marţi! Nu pot spune dacă erau o sută sau mai mulţi.

Încă de dimineaţă, pe când mă aflam în oraş, văzusem cum stăteau în port deţinuţii şi cum erau împuşcaţi din spate cu o mitralieră; Se prăbuşeau unii peste alţii, direct în apă.

Toată vara aceea nu ne-am mai putut scălda, fiindcă hi apă pluteau cadavre. Şi pe plajă zăceau cadavre – trupuri umflate.

De multe ori, după aceea, m-am întrebat

„Oare noi nu i-am fi putut salva? Oare nu le-am fi putut spune: „Intraţi şi ascundeţi-vă? Oare n-am fi putut face acest lucru?”

Ulterior, englezii i-au arătat fratelui meu nişte fotografii şi l-au întrebat dacă-i recunoaşte pe cei din poză, dacă ei sunt cei care au tras. Numai că, după câte ştiu, n-au reuşit niciodată să-i prindă. Ştiu numai că toţi cei din şalandele care au navigat de-a lungul plajei au fost, şi ei, ucişi. Trupurile lor zăceau pe plajă.

La o vecină a venit o femeie. Era o nemţoaică din Berlin. A cerut doar să se poată întinde undeva şi să doarmă puţin. Erau acolo pe o pajişte nişte uscătoare de fân, şi biata femeie a vrut să se culce dedesubt pe jos, şi să doarmă. Dar şi pe ea au prins-o şi au împuşcat-o”.

Mulţi locuitori din Neustadt au văzut aceste scene, devenind martorii măcelului săvârşit de către soldaţii SS. Şi de soldaţii din marină. Magdalene Lange, de pildă, care locuia la Baia Erika, fiind soţia portarului de acolo, plecase în oraş pentru că se spunea că se găseşte zahăr, în port, a văzut cum SS-iştii îi omorau pe deţinuţii din lagăre, împuşcându-i în ceafă. Pe tot drumul ce ducea spre port erau înşiruiţi morţi.

J, Erau mormane de trupuri omeneşti, majoritatea acoperite cu pături. Sub ochii mei, un SS-ist a tras într-un grup format din femei, copii şi bărbaţi. Mi-a venit să mă duc la el şi să-i spun:

„Opreşte-te!” Dar mi s-a făcut frică. Asta e în stare să-ţi trimită şi ţie un glonţ în cap. M-am dus acasă, fără să pot înţelege ce se petrece. Cei trei copii ai mei erau afară, în portul de iahturi. Băiatul meu, Eckehard, care pe atunci avea 8 ani, a venit la mine şi mi-a spus: „A fost aici o femeie care a cerut o bucăţică de pâine. I-am dat puţin. Mai ai?” I-am mai dat pâine, dar băiatul s-a întors imediat, spunând: „A şi murit!” Practic, au împuşcat-o chiar în faţa casei noastre, iar cei trei copii ai mei au fost de faţă. Fiica mea cea mare, Marianne, avea atunci 10 ani, cea mică, Lotte, 6 ani”.

Soţul doamnei Lange fusese soldat pe frontul de Răsărit, la Kiev şi Smolensk. Probabil că văzuse multe crime oribile, căci la întoarcere i-a spus soţiei: „Dacă ajung ruşii până aici, puteţi să vă duceţi să vă spânzuraţi”.

Când, după aceea, au venit, englezii şi cum copiii văzuseră cu ochii lor acele crime din Neustadt, micuţa Mar rianne, în vârstă de zece ani, a întrebat-o pe mămica ei „Mamă, acum o să ne spânzure?”

Desenatorul tehnic Fritz Hallerstede, care lucra la: „Nachrichtenmittel-Versuchs-Kommando” al Marinei de război din Pelzerhaken, locuia undeva între Neustadt şi Pelzerhaken. Împreună cu familia sa şi cu cea a cumnatului său, Hans Fröhlich, găsise adăpost în locuinţa confortabilă cunoscută sub numele de „Am Kiebitzberg” a unui

mare negustor din Hamburg, pe nume Westphal.

Fritz Hallerstede, care avea pe vremea aceea 40 de ani, relatează astăzi: „Din casa noastră puteam observa foarte clar ce se petrecea pe „Cap Arcona" şi pe „Thiel bek". Chiar a doua zi după sosirea vasului, am aflat că acesta era încărcat cu deţinuţi din lagăre. În zorii fiecărei zile, o şalupă aducea în port deţinuţii decedaţi pe vas, descărcând acolo cadavrele.

La 2 mai 1945, târziu după-şmiiază, am observat că un remorcher trăgând după el două şalande este legat de „Cap Arcona".

În toiul nopţii, am fost trezit de zgomote de pe plajă. Când am ieşit din casă, i-am întâlnit pe primii deţinuţi, care povesteau că auziseră de la deţinuţii de pe „Cap Arcona" că vasul urma să fie aruncat în aer, drept care o întinseseră. Erau de 6 zile pe drum, plecaţi din lagărul de concentrare de la Stutthof de lângă Danzig şi, în tot acest răstimp, nu avuseseră ca hrană decât o jumătate de pâine. Ne-au cerut de mâncare. Puţinele provizii pe care le-am avut în casă au fost devorate în câteva clipe. Erau şi copii mici printre ei.

În cursyl nopţii, s-a ajuns şi la mici* jafuri. Tot ceea ce părea că poate fi mâncat a fost luat de deţinuţii înfometaţi, de exemplu: cartofii răsădiţi şi cele dintâi verdeţuri care abia ieşeau din pământ.

Spre orele 5 dimineaţa, au fost angajate în

acţiune trupe ale Marinei pentru a-i strânge pe deţinuţii răspândin până departe pe uscat şi a-i duce în cazărmile din Neustadt. În jurul orei 8, li s-a mai adăugat un grup să adică din Serviciul Securităţii, grup ce a comis un înfiorător masacru în rândul deţinuţilor în timp ce-i aduna şi îi ducea la cazărmi. Eu însumi am numărat 208 deţinuţi.

Ucişi prin împuşcare sau lovituri – femei, copii, bărbaţi şi oameni bătrâni, trupuri răspândite pe toată suprafaţa plajei, ba chiar mărginind şi drumul ce ducea de la plajă până la Şcoala de echipaje pentru submarine. La amiază, spre orele 14, sub ochii mei, încă un grup de treisprezece deţinuţi a fost împuşcat pe plajă de către patru soldaţi de la Marină şi un SS-ist.

Către orele-15, m-am dus la primărie pentru a reclama primarului şi comandantului oraşului cele întâmplate, cu scopul de a-i face să intervină împotriva masacrului şi, în afară de aceasta, să se ocupe de îndepărtarea cadavrelor. Tocmai atunci s-a comunicat telefonic de la Şcoala de echipaje pentru submarine că vasele sunt atacate de avioane. M-am suit pe bicicletă şi am plecat repede acasă”.

Captain Rumbold apasă pe „Salva[16]

Dimineaţa, la orele 11,35 o escadrilă de opt

16t imetri). v

avioan britanice zboară deasupra navelor. Deţinuţii fac semne cu mâinile. Îşi închipuie că au sosit salvatorii. Ei n-au cum să ştie că omul de acolo de sus îşi ţinea degetul gata pregătit pe buton.

Vremea era atât de proastă şi norii atârnau atât de jos, încât Martin Trevor Scott Rumböld nu-şi putea menţine în formaţie escadrila sa denumită „Birânday". Zburau la o înălţime de 10.000 picioare[17], pentru a evita bătaia artileriei antiaeriene. Rumböld era desemnat să deschidă atacul printr-un „peel-off" executat deasupra golfului de la Neusţadt, ieşind din formaţie şi pierzând din înălţime printr-un viraj brusc. Comandantul escadrilei a zărit printre norii care goneau silueta vasului „Cap Arcona" „Dar n-a zărit oamenii care făceau semne, şi nici cearşafurile fluturate. „Cap Arcona" părea o navă de dimensiuni mici. Credeam că are maximum 5.000 de ţone.", Rumbold întrerupe atacul, pentru ca avioanele să se întoarcă şi să-şi umple rezervoarele. Între timp, micul cutter ai amarat din nou la „Cap Arcona", aducând apă şi provizii şi urmând să preia cadavrele pentru a le duce la Neustadt. 300 muriseră în acel răstimp. Pe vas mai sunt încă 4.500 de deţinuţi. Pe „Thielbek", 2.300, pe „Athen", 1988, afară de echipajul compus din 100 de Qjameni, 700 SS-işti şi 24 de

17 Aproximativ 3 000 metri, (1 picior =» 12 ţoii = 30, 48 cen

fete.

La 12,30, vasul „Athen” primeşte o radiogramă” din partea comandantului portului Neustadt, Schmidt, prin ieşire i se cere să se deplaseze imediat la Neustadt pentru, a prelua noi prizonieri. În primul moment, căpitanul Nobmann s-a conformat ordinului. Dar când a ancorat la cheiul din Neustadţ şi a văzut pe cine urma să ia la bord, a refuzat s-o facă Erau ultimii supravieţuitori ai celor două şalupev proveniţi din lagărul de concentrare Stutthof de lângă Danzig, mai degrabă muribunzi decât oameni vii. Nobmann duce tratative cu Schmidt, ele durează, şi această întâmplare face să fie salvate 1.998 vieţi omeneşti. Căci, în acest răstimp, începuse un nou atac aerian.

JDupă catastrofă, căpitanul Nobmann notează în procesul verbal pe care-l întocmeşte: „În jurul orelor 12,30, am primit de la comandantul oraşului Neustadt ordinul de a intra în port şi a prelua de acolo alţi deţintiţi. Am ridicat imediat ancora şi, navigând de-a lungul coastei, am intrat în port şi la orele 13,45 am aruncat parâma pe chei… În timpul discuţiei, a apărut o nouă formaţie engleză de bombardiere de vânătoare care a atacat „Cap Arcona” şi „Thielbek”. „Cap Arcona” a fost imediat cuprins de flăcări. Thielbek, atins de mai multe ori, s-a înclinat transversal şi în scurt tiipip s-a răsturnat.

Bombardierele de vânătoare care voiau să mai atace nava Athen” au luat-o. Înapoi, de, îndată ce au fost atinse de ocul artileriei noastre antiaeriene”.

Orele 14,30. Comandantul Rumbold revine cu escadrila sa „Birânday”. Vizibilitatea s-a îmbunătăţit. De la înălţimea de 10.000 picioare, „pică”, luând-o, primul, în jos, în aceeaşi clipă, tunurile antiaeriene de pe „Athen” s-au pornit să tragă asupra aparatului lui Rumbold, fără să-l nimerească însă.

Rumbold avea puţină experienţă cu rachetele. Numai cu patru luni în urmă escadrila, să fusese înzestrată cu raqhete. Nu existau instructori, nici măcar dispozitive de ochire. Erau nevoiţi să folosească vizoarele mitralierelor, care, printr-o prismă, reflectau obiectivul în geamul mai din faţa pilotului. Dar rachetele au o altă traiectorie decât proiectilele trase de mitraliere, ele ajung mai repede jos. De aceea, piloţii trebuiau să se menţină la o înălţime mai mare şi să fixeze ţinta pe geamul mai mult sub centru. Rumbold avea fixată pe marginea inferioară, a geamului său mai ţinta atacului: nava „Cap Arcona”. Cu câteva secunde înaintea atacului asupra navei, a transmis prin fonie ordinul: „*Fire* Salva”.

Asta însemna foc de salve. Pentru fiecare dintre cele opt rachete, atârnate sub aripile aparatelor Typhoon”, pl. loţil aveau câte un buton.

Puteau totuşi să lanseze simultan două, patru sau toate cele opt raqhete. Dar asta numai folosind butonul „Salva”. Rumbold s-a apropiat până la 300 de metri de „Cap Arcona”. Dacă în clipa aceea el nu s-ar fi uitat la geamul său mat, ci la navă, poate că ar mai fi observat totuşi masa de oameni care jubilau şi făceau semne.

Dar nu s-a uitat. A apăsat pe butonul „Salva”. Şi, după câteva secunde, acelaşi lucru l-au făcut Mark Hamilton, Ronnie Proctor, Dave Morgan şi Eric Coles, Mike Luck, Larry Saunders şi J. A. Smith. Apoi, şi-au înălţat din nou aparatele şi au plecat, zburând peste „Cap Arcona”;

Deasupra lor zbura Don Saunders. El a putut turnări traiectoria rachetelor: „64 de rachete au zburat direct spre navă. Una singură a căzut în apă. Celelalte 63 au nimerit nava în plin. Aveai impresia că a explodat un enorm glob de foc”.

Furtunurile de pompieri fuseseră tăiate

Pe „Cap Arcona”, medicul polonez dr. Borucki tocmai îi spune prietenului său, Joseph Owczarek, deţinutul nr. F. 30718 din lagărul Neuengamme: „Ai auzit? E pace 10 sărbătorim. Vino la şase şi un sfert în cabina noastră, vom avea pâine şi nuugarină!” După care, Owczarek urcă pe punte, iar Borucki coboară. Exact în acel moment, cad rachetele. Borucki e ucis.

„Incendiul a izbucnit în mai multe locuri”, relatează deţinutul Heinrich Mehringer. Împreună ou alţi unsprezece camarazi, s-a trezit culcat pe podeaua unei cabine de lux de pe puntea C. De 24 de ore nu primiseră altceva de mâncat decât o felie de pâine uscată, erau complet sleiţi de puteri şi, abia de se mai puteau ţine pe picioare. Prin hubloul cabinei au văzut cum o rachetă deviată căzuse lângă vas. După aceea, loviturile au nimerit în plin compartimentul scării principale.

Tot vasul s-a zgâlţâit ca la un cutremur... Panică? Panică Deţinuţii, s-au năpustit din cabine, pe culoare. Dar cum acestea erau foarte înguste, s-a produs o îmbulzeală teribilă, iar ţipetele oamenilor erau asurzitoare. Unii deţinuţi au. Încercat să scoată furtunurile de pompieri de pe cilindri. Dar nu s-au derulat decât câţiva metri din fiecare furtun. Restul fusese tăiat...”

Cine le tăiase? „Comandoul Securităţii” SS-ului, condus de SS-untersturmführer Kierstein, care prin „securitate” înţelegea un singur lucru: securitate împotriva tentativelor de fugă.

„Pe culoar zăceau deţinuţi ale căror haine începuseră să ardă. Am aruncat repede peste ei cele câteva pături pe care le aveam. Un francez a urcat până în compartimentul scării. Şi hainele sale ardeau. Nu a mai fost în stare decât să bolborosească: „Numai apă! Numai foc! Totu-i distrus!” Şi s-a prăbuşit, fără viaţă. Ce se întâmpla

la mijlocul vasului şi la provă nu se putea distinge din spate. După părerea mea, acolo totul s-a năruit, căci cei care au putut fi salvaţi mai târziu au venit, toţi, de la pupa vasului”, descrie Heinrich Mehringer. Şi în continuare: „Sub puntea C pe care ne găseam noi, focul trebuie să fi făcut ravagii totale, căci urletele au încetat dintr-odată. Podeaua era teribil de fierbinte. Ulterior, tot ce se afla sub noi era mort şi ars”!

Cine a putut scăpa cu viaţă pe punte, se vedea expus unüi alt pericol de moarte: alte avioane britanice se apropiau, zburând în razant. De data aceasta, au mitraliat väsul. În plus, o altă escadrilă se îndrepta acum spre „Thielbek”.

Mulţi oameni părăsesc vasul

Imediat în urma escadrilei „Birânday” condusă de Rumbold, zbura – în direcţia vasului în flăcări – o a doua escadrilă. Era pscadrila 197 de sub comanda sublocotenentului K. J. Harding, care decolase de pe aerodromul militar Celle.

„Când am ajuns deasupra Golfului Lübeck, am văzut două nave mari care staţionau. Üna ardea ca o imensă torţă, pe puntea de comandă a celeilalte – un vas de pasageri cu două coşuri – izbucnise un incendiu mai mic. Am îndreptat „secţiunea verde” de la est spre vest pentru atac

asupra celei de-a doua nave. Când, după atac, am luat din nou înălţime am văzut explodând primele bombe în calele din spate, după care, din acea parte a cörpului navei care era orientată spre port au început să sară o groază de ţăndări. Toate celelalte bombe au greşit ţinta. La al doilea zbor, am văzut că vasul se răsturnase şi încă mai fumega".

Între primul şi cel de al doilea raid ale lui Harding, şi-a făcut apariţia o a treia escadrilă din „Royal Air Force", cea cu numărul 198 şi comandată de Captain Johnny Baldwin. Se îndrepta spre „Thielbek". Aparatele „Typhoon" decolau de pe aerodromul militar de la Plant lünne, situat între Rheine şi Lingen, nu departe de graniţa olandeză. Baldwin este un om tânăr şi curajos, are 27 de ani şi a primit cele mai înalte distincţii britanice de aviator. Cele nouă aparate zboară peste „Cap Arcona" din care ieşeau flăcări, cinci îşi aruncă rachetele asupra vasului „Deutschland"[18], ancorat în apropiere, iar celelalte patru, asupra lui „Thielbek". Pe „Deutschland", Baldwin a numărat „40 de rachete căzând răspânc & te pe întregul vas, un foc întins de la pupă până la curbura provei". După părerea sa, „Thielbek" a fost „învăluit în fum, având o înclinaţie transversală de 3Oo la tribord. Mulţi oameni au

18 „Operations Record Book 197 Squad, May 45^ Air 27 1109"t Public Record Qtfice. Londra.

părăsit vasul”.

Dar aceasta nu-i decât impresia lui Johnny Baldwin. Căci nu mulţi oameni mai pot părăsi nava. Polonezul Bogdan Suhoviak, un om de statură mijlocie, inginer din Poznan, în vârstă de 32 de ani, tocmai îşi sorbea ciorba de varză dintr-o gamelă. Unul dintre camarazii săi furase o conservă de carne de vită din proviziile echipajului. Au turnat carnea în ciorbă – pentru prima oară, după foarte multă vreme, o mâncare hrănitoare.

Când avioanele au apărut deasupra lui „Thielbek”, polonezii nici măcar n-ai ridicat capul. Rachetele izbesc bordajul. Un polonez se caţără pe catarg şi fixează pe el o bucată mare de pânză albă. Vasul începe să ia apă şi se înclină într-o parte. Pe puntea superioară, baloturile de paie iau foc. Printre prizonieri se produce panică.

Tragem vasul pe uscat

Lui Walter Felgner, fost ofiţer al 2-lea pe Thielbek”, îi revine în memorie dimineaţa zilei de 3 mai 1945Toţi trăiam într-o aşteptare febrilă şi vorbeam chiar şi cu deţinuţii despre iminenta sosire a englezilor. Ei da, au venit! „Cap Arcona” a fost atacat pe la amiază. Căpitanul Jacobsen, ofiţer I Andresen, ofiţerul al 3-lea Schot mann şi cu mine stăteam sus, pe puntea superioară a vasului. Unul

din noi a exclamat: „Cei de pe „Cap Arcona” * au arborat steaguri albe!”

Căpitanul Jacobsen a replicat: „E unica soluţie, chiar şi pentru noi. Aruncaţi-le prizonierilor cearşafuri!” Mecanicul şef, L-au a cărui cabină era situată la capătul din spate al punţii superioare, a azvârlit trei cearşafuri şi le-a spus deţinuţilor: „Prindeţile de catarg!” Ceea ce deţinuţii aii şi făcut imediat. Au dat jos steagul cu izvas tica şi în locul lui au pus o pânză albă.

După care, căpitanul Jacobsen i-a spus mecanicului şef: „Încălziţi motoarele. Tragem vasul pe uscat”. Aveam legătură telefonică de la puntea de comandă la sala de maşirii care anunţa când motoarele erau încălzite. Un vapor cu aburi trebuie încălzit din timp, nu poate porni imediat.

Am putut urmări perfect atacul asupra lui „Cap Arcona”. Am văzut curji ardea. Astăzi pot spune că a trecut aproximativ o oră între atacul asupra lui „Cap Arcona” şi cel dezlănţuit asupra noastră.

„Cap Arcona” se înclinase deja transversal. Atunci am fost atacaţi noi. Nu observasem avipanele. Am auzit exploziile. A fost atinsă şi puntea de comandă. Ne-am aruncat pe jos. Nu mi-am putut da seama câte avioane au foste La un moment dat, a fost o scurtă pauză între atacuri.

Tocmai voiam să ne ridicăm, când au izbucnit noi detu „nături.

Când a încetat atacul, imaginea oferită de pe covertă era cumplită. Peste tot bucăţi de trupuri, braţe şi picioare, totul ciuruit de proiectile.

Nu după mult timp, şi vasul nostru s-a înclinat transversal. Ce panică s-a creat! Toţi se chinuiau să iasă din cale. Dar numai foarte puţini au reuşit. Se agăţau unii de alţii trăgându-se înapoi. Aveam numai scări înguste din drugi de fier, fără trepte obişnuite. De la icterpunte, din dreptul tambuchiului 3, unde altă dată erau cabinele echipajului de la antiaeriene, o scară de lemn ducea până sus. Dar celor din cală nu le era de niciun folos. Ar fi trebuit să ajungă mai întâi de jos din cală, până la interpunte.

Noi stăteam pe marginea din spate a punţii superioare, tambuchi 4, tambuchi 5. Partea din spate a punţii superioare o aveam în câmpul nostru vizual. Ce s-a petrecut în partea din faţă a punţii n-am mai putut urmări. Deţinuţii încercau acum să încălzească motoarele celor două bărci de salvare. Barca de la babord a fost imediat coborâtă în apă, dar bărcile erau, şi ele, complet ciuruite. Am ajutat la coborârea bărcii de la tribord. Deţinuţii strigau fără încetare: „Ajutaţi-ne, arătaţi-ne ce să facem!” Asta am şi făcut. Dar, totodată, le-am mărturisit că n-avea niciun rost să dea jos barca. Era plină de găuri, distrusă. Totuşi, deţinuţii au lăsat-o la apă şi barca s-a scufundat pe loc. Prizonierii din lagăre se agăţau cu disperare

de orice obiect pe care îl puteau apuca în apă.

La sfârşit, pe puntea superioară nu ne mai aflam decât căpitanul Jacobsen, mecanicul şef L-au eu şi ofiţerul al 3-lea Schotmann. Când a început atacul, primul ofiţerul

Andresen tocmai se îndrepta spre pră pentru a pregăti ridicarea ancorei. A fost prins în învălmăşeala de ţinuţilor. Unii l-au văzut sărind imediat peste bord în apă. Oricum, nu avea yeka de salvare la el.

Am rămas pe punte până la sfârşit, până ce înclinarea transversală a vasului a atins 50 de grade, deci până puţin înainte de răsturnare. Ne era teamă să ne aruncăm în apă. Căci deţinuţii din apă care nu ştiau să înoate se agăţau cu disperare de orice se puteau prinde. În ultimul moment, căpitanul Jacobsen ne-a spus: „Hai o dată! Se răstoarnă vasul!”

Am mai apucat să-l întreb: „Dumneavoastră nu săriţi în apă?” „Da, venim şi noi imediat”, mi-a răspuns el.

Ofiţerul al 3-lea Schotmann şi cu mine am coborât aproape vertical bordajul, ţinându-ne de parâma ce atânia, într-un loc ceva mai degajat, ne-am aruncat în apă. Hotă râsem să ne îndepărtăm de oameni, înotând cât mai repede. Am înotat, deci, în larg, în timp cö toţi ceilalţi căutau ţărmul.

Ne pusesem vestele de salvare. Trei marinari, care săriseră şi ei peste bord, aveau, de asemenea, veste. Ei-am complet îmbrăcaţi şi încălţaţi. Mi-am scos încălţămintea, care atârna greu. Am luat-o spre largul mării.

La o distanţă de 50 sau 100 de metri de vas, ofiţerul al 3-lea Schotmaţin mi-a spus: „Întoarce capul, acum se scufundă vasul. „Şi l-am văzut cum dispare. Noi prin sesem, ca să spun aşa, ultima clipă. Căpitanul Jacobsen şi primul ofiţer Andresen o rataseră…

În apă, se ducea o adevărată luptă pentru fiecare bucată de lemn. Ne-am îndepărtat de locul acela. Când am zărit cum douăzeci de oameni se îndreaptă spre un singur capac de tambuchi, am început să înotăm în altă direcţie”.

Eu nu eram un bun înotător, dar ştiam, să înot. Şeful nostru de echipaj nu ştia să înoate. Îl mai văzusem în apă. Încă înainte de a se răsturna vasul, reuşisem să-i aruncăm de pe punte ultima plută de salvare. Mai apu case s-o prindă. Dar şi alţi patruzeci sau cincizeci se prinseseră de ea, astfel că pluta n-a mai putut fi de folos nimănui. Presupun că majoritatea plutelor au fost, şi ele, distruse de proiectile. Aproape nimic nu mai rămăsese întreg pe punte. Pe şeful echipajului îl chema Klüger. Tânăr fiind, navigasem sub comanda lui, mai întâi canta rinar necalificat, apoi ea marinar cu brevet mai târziu, ajungând ofiţer,

am făcut, multe drumuri împreună cu el.

N-aş mai putea spune cât am înotat. Trecuse cel puţin o oră şi jumătate. Apa era rece, cred că avea cam 14 grade, dar din cauza încordării nu-i simţeam temperatura.

În apă înotau din ce în ce mai puţini oameni. Au venit două cutere, erau cutere pescăreşti de război. Le-am făcut semn cu mâinüe. Unul dintre ele cu siguranţă nu ne-a observat şi a cârmit-o înapoi. Celălalt ne-a observata Cred că au remarcat tresele noastre de ofiţeri. Au, venit spre noi şi ne-au scos din apă.

Pe cutere erau şi deţinuţi care fuseseră scoşi din apă. Cuterele aveau parâme atârnate pe partea exterioară a bordului, vreo 4 – 5 bucăţi. Se deplasau încet, şi cine reuşea să apuce parâma se putea ţine strâns de ea. După ce ne-au luat, au pornit-o spre coastă. În orice caz, noi am rămas pe punte. Am luat-o spre cea mai apropiată schelă, cea de la Pelzerhaken, şi pe acolo am ajuns pe uscat.

Înainte de asta, unui sau două avioane trăseseră în naufragiaţii din apă. Chiar şi într-un cuter pescăresc de război. Am văzut cum a fost atins barcazul. Între timp, „Thielbek” fusese înghiţit de apă, „Cap Arcona”, înclinat, era cuprins de flăcări şi „Deutschland” ardea; dar, aici, n-a murit nimeni, întrucât oamenii au fost debarcaţi înaintea atacului dezlănţuit asupra lor, şi anume

când a început atacul asupra vasului „Cap Arcona”. Vasul a fost lăsat în voia sorţii.

Din avioane se trăgea în oamenii ce se zbăteau în apă... N-avea cum să nu se observe că erau oameni în apă!

Aceasta a fost Relatarea lui Walter Felgner.

Bogdan Suhoviak, rămas printre ultimii pe vas, descrie cele petrecute până la părăsirea navei: „Mii de deţinuţi fac eforturi teribile pentru a ajunge dinăuntrul vasului pe punţile acestuia. Dar nu existau decât patru scări – mult prea puţine şanse pentru toţi aceşti oameni. Prizonierii ajunşi sus sunt traşi în jos de cei care se agaţă de el. Se dă o adevărată bătălie pentru fiecare chepeng prin care se poate ieşi pe punte. Deţinuţii ajunşi pe punte se străduiesc să-i ajute pe ceilalţi; le aruncă curenţi jos, în cale. Dar un nou raid al avioanelor zburând razant îi face pe prizonieri să lase din mână frânghiile şi să caute să se adăpostească în orice ascunziş oferit de suprastructuri. Ciorchinele care atârnă de frânghii se prăbuşeşte din nou în gol. Cele petrecute aici sunt exact ceea ce văzusem odinioară, într-un film despre naufragiul vaporului „Lusitania”. Numai că acum totul este mult mai brutal şi lipsit de momentele de cavalerism prezentate în film. Pe punte, iau foc baloturile cu talaş, aduse pe bord pentru cabinele celor de la infanteria marină. Cine a reuşit să ajungă de pe puntea inferioară pe cea

de deasupra, fie că se aruncă imediat în apa rece – 11 grade! fie că aleargă fără ţintă de colo până colo pentru a-şi găsi un loc unde să se poată feri de tirul de la bordul avioanelor”.

„Thielbek” era prevăzut cu 2 bărci de salvare şi cu aproximativ 20 de colaci de salvare. Pentru 2.800 de oameni! în orice caz deţinuţii nu aveau acces nici la bărci, nici la colaci. Suhoviak povesteşte.: „Pe bărci au pus mâna imediat infanteriştii de marină înarmaţi până în dinţi. Colacii de salvare şi i-au Împărţit între ei membrii echipajului. Vasul se înclină transversal din ce în ce mai mult. „Thielbek)* începe să se scufunde. Câţiva deţinuţi ingenioşi improvizează nişte mijloace de salvare primitive din scânduri şi bârne. Douăzeci de minute s-au scurs de la anteriorul raid. Stăm tot timpul cu privirile aţintite spre portul Neustadt – nu ne vine cumva din port ajutorul salvator? Dar niciun vas, nicio barcă nu se arată. Iniţial, sperasem la un ajutor venit de la Cap Ar” era”, cu numeroasele sale bărci de salvare. Dar repede a trebuit să abandonăm această speranţă, căci nava a fost cuprinsă cu iuţeală de flăcări, de la un capăt la altul. Aşa stând lucrurile, am înţeles limpede că ajutorul nu poate veni din afară şi că, dacă nu ne vom arunca imediat în apă, vom fi traşi în adâncuri odată cu vasul ce se Scufundă. Trebuie să mă hotărăsc rapid, să mă dezbrac până la cămaşă şi să pun

mâna pe o stinghie din bucătăria de campanie! Ţinându-mă de un cablu smuls de pe un cabestan, am coborât încet în apă. Nu exista nicio posibilitate de a colabora cu ceilalţi camarazi. O singură realitate conta cinci kilometri jumătate până la coastă, blestemata de apă rece şi stinghia care trebuia să mă ajute să mă menţin la suprafaţa apei! Să fi fost1 ora 3 după amiază. Soarele strălucea, dar au apărut nori şi a pkrtiat puţin. Marea era liniştită, cu valuri mici. Eram hotăsrât să lupt până la capăt pentru viaţa mea”.

Puţini i-au urmat exemplul. La nici măcar douăzeci de minute de când a fost atinsă de rachete, nava s-a înclinat complet a fost acoperită de apă. Ultimul care a mai apucât să sară în apă a fost deţinutul ceh Vaclav Koubek. Va relata ulterior: „Sub pralatele de pe „Thielbek” erau păstrate proviziile pentru toate efele trei vase şi, când s-a înclinat vasul, mii de kilograme de alimente au alunecat spre balustrada punţii, presându-i până la sufocare pe mulţi dintre cei care stăteau acolo înghesuiţi, pregătindu-se să sară în apă”.

Se surpă compartimentul scării

Există să meni care, într-o asemenea situaţie, sunt 4 n stare să-şi sacrifice propria viaţă pentru a-i salva pe alţii. Şi există oameni care sunt în

stare să curme viaţa altora spre a-şi salva propria viaţă.

Personalul sanitar de pe „Cap Arcona” se străduieşte să coboare în barcazul încă legat de vas măcar pe cei răniţi mai uşor, ducându-i pe o scară de bord flexibilă. În felul acesta, izbutesc să coboare douăzeci de oameni. Dar o nouă escadrilă britanică se năpusteşte asupra vasului. Mitralierele ticăie. „Atenţie, arme de bord!”, strigă câţiva prizonieri. Mulţi sunt nimeriţi din plin, cad peste balustradă ori se prăbuşesc pe punte.

În timp ce, în principalul compartiment al scării, mase de oameni care vor să răzbată până Sus pe punte se înghesuie şi se blochează, brusc, tot bordajul scării e cuprins de flăcări şi se năruie. Multe sute de oameni sunt înghiţiţi de vâlvătaia flăcărilor, care-i mistuie. Deţinutul polonez Tadeusz Kwapinskt ieşise din cabină doar cu câteva secunde înainte „În cabină fiind, habar nu ai de lăţimea vasului sau de adâncimea apei în dreptul locului unde te găseşti. Dar ştiam că o navă atât de mare nu se poate scufunda foarte repede. Unii camarazi erau convinşi că se va organiza în mod cert o acţiune de salvare a noastră şi că, în consecinţă, trebuia să rămânem în cabină pentru a nu spori panica de afară... Nu ştiu cât timp se scursese de la bombardarea vasului.

Uşa cabinei a fost spartă. Nu i-am mai aşteptat pe ceilalţi camarazi, ci am urcat în fugă, printr-un fum sufocant, şi am ajuns sus pe punte. Am rămas, descumpănit, mai multă vreme, lângă bordaj. Socoteam că-mi trăiesc ultimele clipe. Auzeam gemetele camarazilor răniţi de pe punţile inferioare, care nu mai puteau răzbate până sus. Rezemat de balustradă, mi-am dat deodată seama că vasul începea să se aplece. Mi s-au alăturat trei deţinuţi necunoscuţi, de alte naţionalităţi, care, ca şi mine, nu se puteau decide să părăsească vasul care ardea”.

Kwapinski a găsit ceva de care să se agaţe. La fel şi ceftalţi trei. Aşa că n-au alunecat în apă, când nava s-a afundat şi a rămas înclinată într-un bord. În acel punct al punţii, nu ajungea focul. În cele din urmă, au zărit în depărtare o ambarcaţiune.

Nu erau mulţi oameni în ea. Am urlat, am scos strigăte neomeneşti, implorându-i să ne vină în ajutor. Şi, într-adevăr, ne-au auzit şi au venit. S-au oprit lângă bordaj, de care atârna* până. În apă o parâmă, Numai cu greu am reuşit să coborâm pe curent până jos. Nu mai ţin minte cât timp am stat în barcă. În sfârşit, am pus piciorul pe ţărm, nu departe de Neustadt.

Foarte aproape era o barcă goală, juna din cele ce aduseseră la ţărm deţinuţii din lagărul Stutthof. Ne datorăm viaţa unor camarazi

iugoslavi şi francezi care erau în barcă şi au venit să ne ia de pe vas.

Pe plajă am dat de câţiva din puţinii supravieţuitori ai transportului cu bărcile de la Stutthof. Ne-au povestit cum, puţin înainte, nişte tineri din Hitlerjugend îi înapuşcaseră pe ceilalţi deţinuţi.

Atunci când am ajuns noi pe ţărm, primele tancuri engleze pătrundeau în Neustadt. De bucurie, aproape că ne-am ieşit din minţi. Împreună cu un mic grup de daţi? nu-ţi, am străbătut străzile goale ale orăşelului şi am ajuns la locul unde staţionau tancuri şi camioane britanice. Spidaţii englezi se uitau cu milă la noi, cât de vlăguiţi eram, ne împărţeau ciocolată şi ţigări, ne fotografiau. Le-am atras atenţia asupra epavei încă fumegânde a lui „Cap Arcona*, rugându-i să trimită, cât mai repede cu putinţă, bărci de salvare spre a-i scăpa pe camarazii rămaşi în viaţă. Au făcut-o imediat.

Către seară, am fost trimişi într-o casă nelocuită. Locatarii fuseseră nazişti şi fugiseră. Nu puteam adormi Nici foame nu ne mai era. În dimineaţa următoare, *am* plecat în oraş, omde am fost cazaţi în localul Şcolii de echipaje pentru submarine.

Zile la rând i-am căutat pe camarazii Bolek, Zbigniev Patlewicz, Leon Skalski şi Erneşte Those, un mulatru din coloniile franceze. Nu erau nici

printre numeroasele cadavre aruncate zilnic pe mai de valuri”.

Tadeusz Kwapinskî se numără printre puţinii oameni de pe „Cap Arcona” care au fost salvaţi cu o barcă, deşi nu erau soldaţi sau marinari nemţi. El, un polonez, deţinutul cu numărul 24.634 fusese adus, în 1943, de la Ausch wifez la Neuengamme. Într-o situaţie similară este şi sovieticul Aleksandr Mahnev:

„În partea din faţă a vaporului, necuprinsă de flăcări oamenii se înghesuiseră în aşa măsură, încât era aproape cu neputinţă să treci dintr-un bord în celălalt. Sute de oameni disperaţi stăteau în tăcere. Mi-am făcut loc cu greu spre partea stângă a vaporului şi am putut zări oameni înotând în depărtare. Unii se duceau, la fund, alţii se agăţau de cei ce înotau, scufundându-se împreună în adâncuri.

În panica ce s-a produs, nimeni nu mai era în stare să iasă din îmbutzeală, împiedicându-se unul pe altul. Am vrut să dăm o mână de ajutor, am aruncat de sus o pa râmă” dar imediat s-au năpustit toţi s-o apuce, aşa că era imposibil să-i tragem pe rând sus pe camarazii noştri. Aveam o singură găleată, a cărei frânghie era suficient de lungă pentru a o coborî plină cu apă. Dar flăcările ce ieşeau din tambuchiuri se apropiau deja de noi, şi sute de camarazi, poate chiar mai mulţi, au fost cuprinşi de foc; ţipetele sălbatice s-au contopit

într-un unie răcnet şi au pătruns până în partea de sus a vaporului; Oamenii ardeau sub ochii camarazilor de pe puntea superioară, şi nu exista niciun fel de posibilitate de a le da vreun ajutor.

Dispozitivele de salvare dau greş

Bărcile de salvare de pe „Cap Arcona” sunt – cu o singură excepţie – fie inutilizabile, fie inaccesibile prizonierilor care n-au cum să le lase la apă. Se dovedeşte astfel că toate măsurile de securitate de la bordul vasului

„Cap Arcona” erau absolut insuficiente. După 32 de ani de la scufundarea vasului, apare, sub auspiciile Societăţii Hamburg-Süd, o carte de memorii „Cap Arcona – biografia unei nave, povestea unei societăţi de navigaţie” „Reporterul specializat în probleme de navigaţie Joachim Wölfer descrie în ea instalaţiile de securitate ale navei. Şi, deşi cundaşte cutremurătorul sfârşit al navei, el se entuziasmează de neîntrecută tehnică de securitate cu care era înzestrată „Cap Arcona” Câtă ironie amară revarsă descrierea sa peste multele mii de morţi!

„În total, 12 pereţi despărţitori etanşi împărţeau spaţiul de sub puntea principală în 13

compartimente etanşe... Flotabilitatea vasului în raport cu stabilitatea în cazul unor spărturi în carenă fusese testată cu o machetă din tablă. În timpul experimentării, s-a verificat rezistenţa în condiţiile inundării mai multor compartimente din corpul vasului. Căci un vas de pasageri de cea mai înaltă Clasă ca acesta, care asigura serviciul pentru estuarul La Plata, este construit în condiţii de maximă securitate... De pe puntea de comandă, ofiţerul de serviciu poate sesiza dintr-o singură privire dacă uşile şi supapele, sunt închise – un tablou luminos indică toate acestea. Pereţi ignifugi compartimentează vasul în încăperile de deasupra punţii principale dublate în aşa fel, încât niciun incendiu nu se poate propaga prin compartimentele scărilor în direcţia longitudinală a vasului. O particularitate a lui „Cap Arcona" o constituiau marile uşi de incendiu culi? sunte aflate în spatele căptuşelilor decorative din diversele saloane de pe puntea B, Dacă, eventual, în timpul călătoriei, ar fi izbucnit un incendiu în încăperile calelor, frecventate doar ocazional, acesta ar fi fost semnalizat automat la puntea de comandă printr-o instalaţie specială de detectare a fumului. Abia dacă se mai cuvin pomenite, în cazul unei nave de un asemenea nivel, uzualele instalaţii de stingere a focului, pompele de scoatere a apei din santină în caz de pericol şi dinamourile Diesel... În aceeaşi categorie intră şi 24 de bărci

de salvare aflate pe puntea superioară. Măsurând 9 X 3>2 X 1>22 metri, ele pot lua 83 de persoane fiecare în parte. Mai există şi două şalupe cu motor de 9 X 2,7 X 1>22 metri, fiecare cu o capacitate de 46 de persoane, şi, în sfârşit, încă două bărci de serviciu, construite în formă de baleniere, toate din stejar de calitate".

Căpitanul este primul care părăseşte bordul

Cum a fost, oare, posibil ca, în pofida atât de multor – instalaţii antiincendiare, întregul vas să izbucnească în flăcări în numai câteva minute? Cum a fost, oare, posibil ca, în ciuda pereţilor etanşi, să se răstoarne vasul? Cum a fost, oare, posibil ca atât de puţini oameni de pe vas să se poată salva, deşi bărcile ar fi trebuit să ajungă pentru cel puţin 2.120 de persoane, ba chiar pe o mare furtunoasă şi nu nurhai pe hula liniştită a golfului de la Neustadt?

A fost posibil pentru că toate instalaţiile de securitate erau comandate centralizat de pe puntea de comandă a navei Dar puntea de comandă a rămas goală. La auzul primelor explozii ale rachetelor ajunse pe vas, toţi ofiţerii de pe „Cap Arcona" au părăsit nava. Primul care a abandonat-o a fost căpitanul Heinrich Bertram. Ei nu salvează oamenii. Ei nu salvează vasul. Ei se

salvează pe ei înşişi. După cum se ştie, căpitanii de vas se scufundă odată cu navele lor. În orice caz, aşa se spune despre căpitanii nemţi. Totuşi, căpitanul Heinrich Bertram a dispărut de la bord cu un mic barcaz, legat de vapor cu puţin înainte de atacul britanic asupra lui „Cap Arcona”. Cum a fugit el de pe vas?

A observat-o şi ne-o spune Erwin Geschonneck „Am văzut cum căpitanul Bertram şi-a croit drum cu un cuţit de abator prin masa de oameni, cum i-a izbit necruţător pe toţi cei care îi stăteau în cale, pentru a ajunge la scara flexibilă şi a se salva”. I-a şi reuşit. A lăsat în urmă pe vaporul său o dâră de sânge.

În tot acest timp, SS-iştii îi opreau cu armele pe deţinuţi. Unii chiar au tras în ei. Heinrich Mehringer a încercat să urce de pe puntea C pe puntea B şi puntea A. Pe scări, oamenii înghesuiţi. „Răsunau împuşcături. Sus, stătea un SS-ist şi trăgea cu două revolvere în deţinuţii disperaţi care se zbăteau să înainteze. După părerea lui, deţinuţii trebuiau să rămână jos, să piară în flăcări sau înecaţi. Nici nu-şi terminase bine gloanţele, că a şi fost călcat în picioare de o masă dezlănţuită”. Acum, deţinuţii au reuşit să ajungă pe puntea A. Dar unde erau bărcile de salvare? Heinrich Mehringer relatează:

„La o distanţă de circa 50 de metri de vapor

se aflau trei bărci de salvare de pe „nEap Arcona[19], care, nu ştiu cum, fuseseră lăsate la apă. În fiecare barcă, oamenii erau îngrămădiţi ca sardelele, aşa că apa ajungea până la ce pastie. Jur-împrejurul bărcilor se agăţaseră o mulţime de oameni. Cei din bărci loveau cu picioarele mâinile şi capetele celor agăţaţi din afară. Lupta pentru supravieţuire era cutremurătoare! Aproape concomitent s-au răsturnat două bărci de salvare şi, cu un singur urlet, cei salvaţi s-au trezit din nou în apă. Despre repunerea bărcilor pe linia de plutire nici vorbă nu putea fi, căci nimeni nu asculta pe nimeni şi fiecare făcea ceea ce considera el că e bine pentru propria lui salvare. O parte din oameni au înotat către cea de a treia barcă, care, luată pe neaşteptate cu asalt, s-a răsturnat şi ea. Cum însă, la vremea aceea, apa era foarte rece, iar deţinuţii înfometaţi nu mai aveau nici*o* rezistenţă, cei mai mulţi s-au rigidizat. Unii săriseră în apă cu vesta de plutire. Dar, de la o înălţime de cca. 20 de metri, chiar şi un înotător foarte bun trebuie să aibă noroc ca să ajungă teafăr în apă. Şi iată că mulţi plutesc acum morţi, cu braţele întinse… Am văzut un om viu şezând pe un cadavru. Vesta de plutire îi ţinea pe amândoi la suprafaţa apei.

Deasupra punţii de promenadă mai atârna de gruie o barcă de salvare. Vreo douăzeci de

19 Ibidem, p. 49.

oameni, amenințați de incendiu, se străduiau s-o lase la apă. Unii erau deja în barcă. Ceilalți se aflau încă pe punte, dar nu se puteau descurca cu palancurile, cu macaralele şi cu curenţii de parâmă. Flăcările începuseră să le dea târcoale. La un moment dat, barca atârna oblic, cu prova înainte, printre parrme. Macaraua palancurilor se ţinea încă bine. În cele din urmă, focul a cuprins parâmele. Una a ars complet Barca grea a alunecat peste copastie şi balansa întruna de-a lungul peretelui exterior al vasului. Într-un urlet, oamenii din barcă s-au prăvălit în apă. Ultima parâmă, cea din faţă, s-a rupt şi ea. Ca un bolid barca s-a prăbuşit vâjâind, de la o înălţime de 20 de metri, peste oamenii care se luptau cu moartea”.

În tot acest timp, Heinrich Mehringer s-a aflat, împreună cu mulţi a ţi deţinuţi, în partea, din stânga a pupei, Se simţea oarecum în siguranţă, după cum spune el, „în primul rând pentru că era al treilea naufragiu prin care treceam, în al doilea rând pentru că ştiam că nu ni se mai putea întâmpla ceva grav, de vreme ce eram deja pe pământ”. În golf, apa avea, în locul respectiv, o adân* cime de numai 18 metri, iar „Cap Arcona” avea o lăţime de 25,78 metri. Chiar şi atunci când, ceva mai târziu, nava s-a răsturnat, se mai vedeau 8 metri din ea deasupra apei.

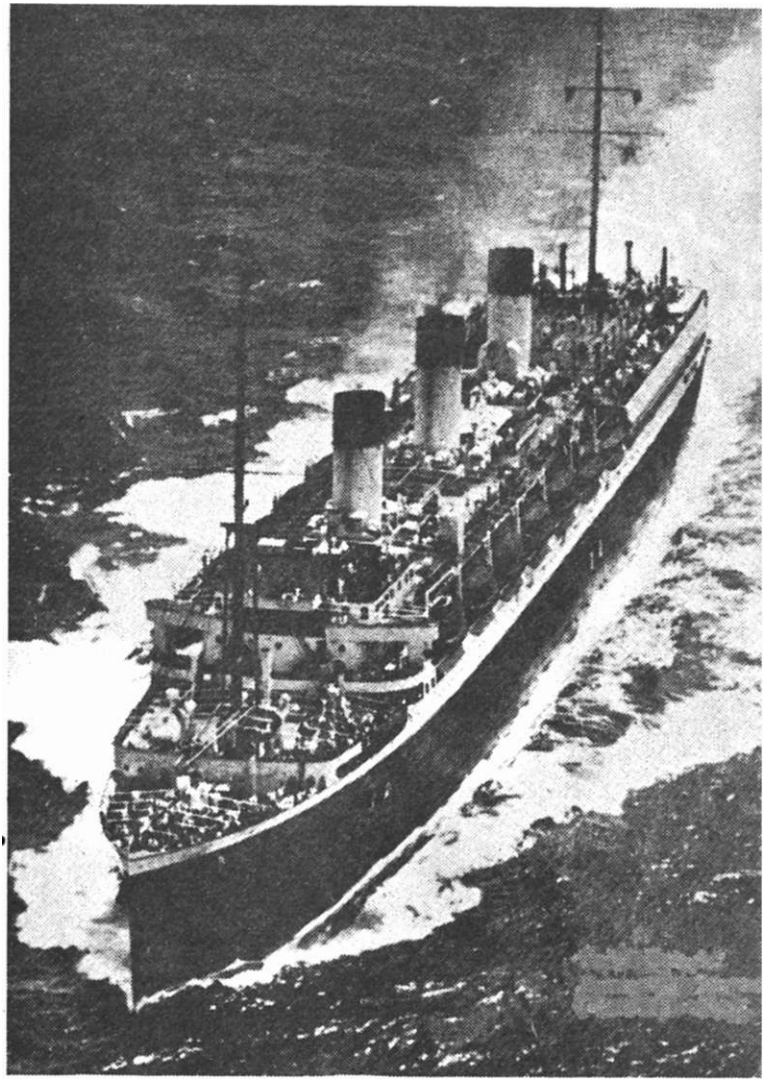
Dar Mehringer se înşela. Pericolul abia

începea. Prin uşile şi ferestrele din interiorul vasului ţâşneau flăcările care au cuprins construcţiile din lemn. Deţinuţii s-au îngrămădit atât de strâns lângă balustrada punţii, încât nimeni nu ş-a mai putut mişca, nimeni n-a mai putut să se caţăre pe bordaj.

Întrecere în alergare peste oameni care ard

„Focul îi cuprinsese pe toţi, ardeau de vii ca nişte torţe, descrie Mehringer. Vuietul focului le acoperea strigătele. Eu însumi căzusem pradă flăcărilor în spinare şi la cap, dar din cauza încordării, nici nu mai aveam senzaţia de fierbinte, ci aceea de rece. Şi iată că, în ultima clipă, am zărit deasupra mea o ţeavă de fier, care servea la întinderea prelatei de soare. Am întins braţul, şi t am apucat-o, după cafe, cu un efort supraomenesc, am izbutit să mă ridic, agăţându-mă cu o singură mână. Aşa am ajuns într-o poziţie în care stăteam, de fapt, deasupra

Vasul de lux „Cap Arcona" înainte de război

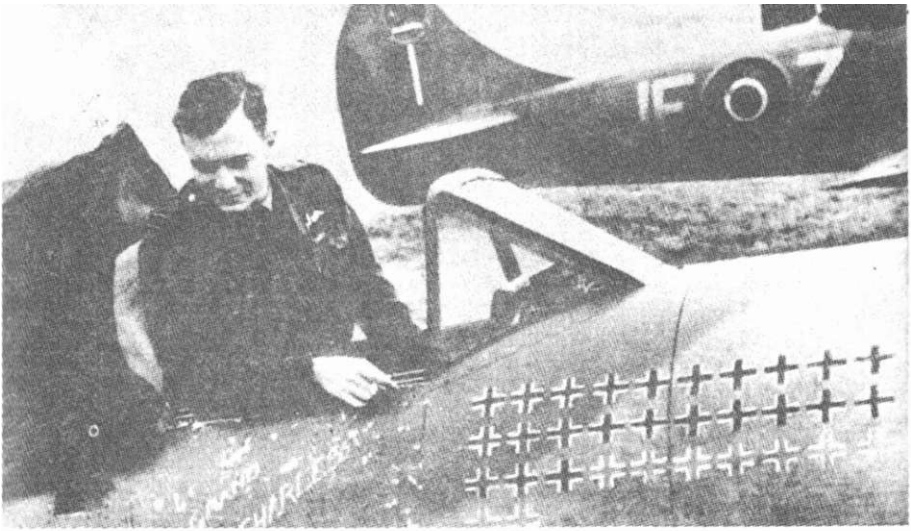


Peter West trăieşte astăzi pe proprietatea sa din sud-vestul Angliei. În 1945 a fost Flying Officer pe un avion „Tempest” (în fotografie al 3-lea din dreapta). Din aceeaşi escadrilă făcea parte şi Pierre Closter mann.

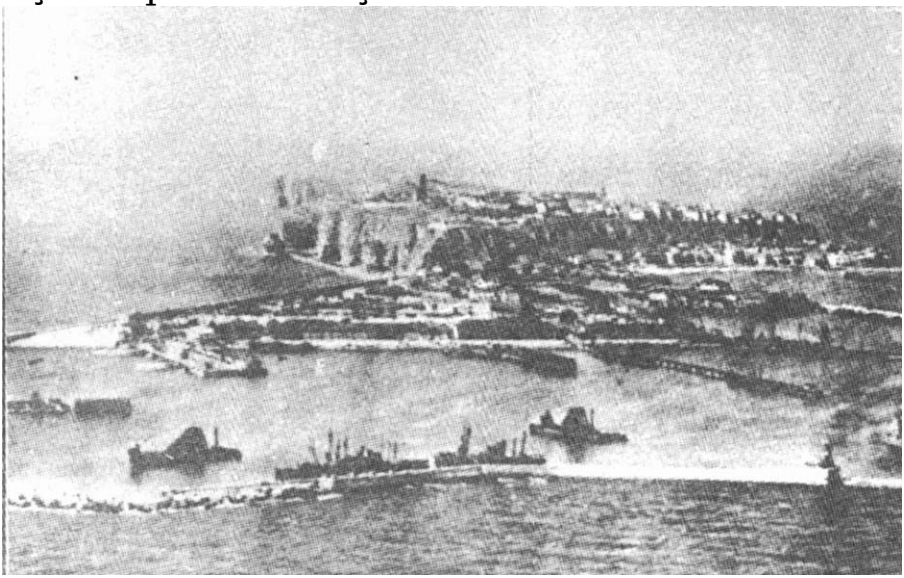
Pierre Clostermann, erou francez al aerului, cu cele mai multe decoraţii, în avionul său „Le Grand Charles”, pe care sunt marcate cele 32 de avioane doborâte. După război a funcţionat ca director general al fabricii de avioane „Reims Aviation”.

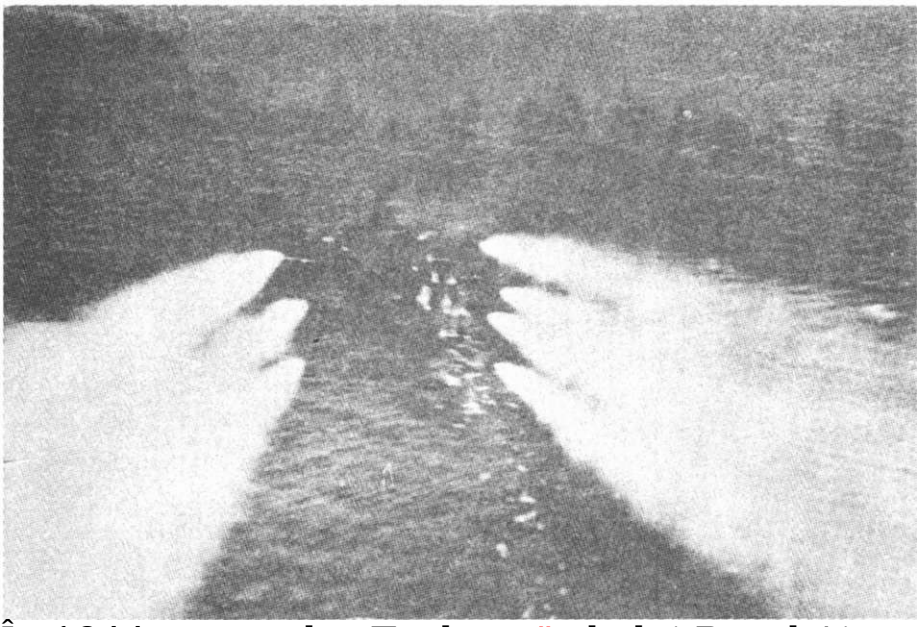
Martin Trevor Soott Rumbold, căpitan în

escadrila 263, care, pornind de pe aerodromul Ahihorn, a dat primul atac asupra vasului „Cap Arcona”. 1983: Rumbold cu steagul escadrilei sale la Londra.

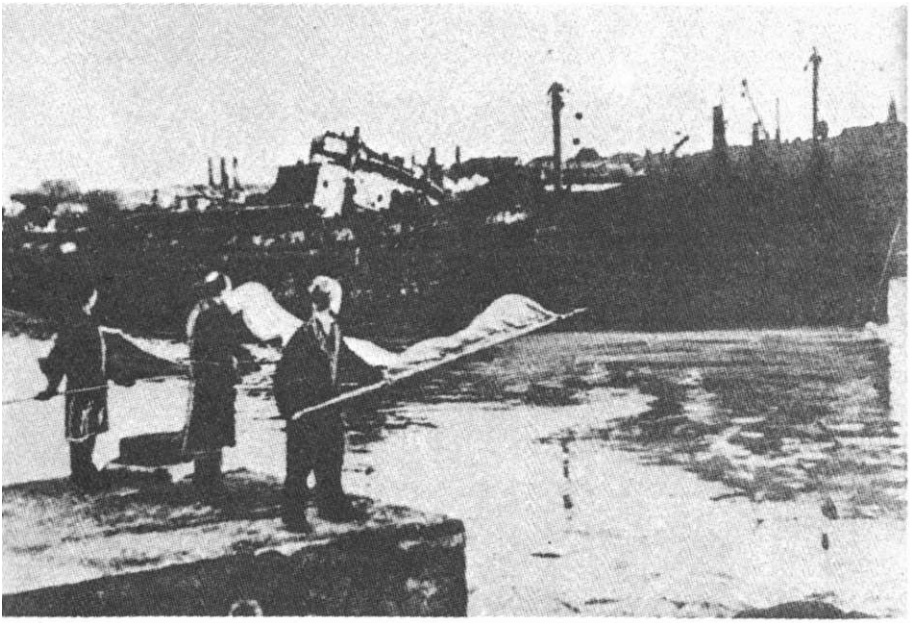


La 18 aprilie 1945, insula Helgoland, care fusese evacuată, a fost atacată de 900 de bombardiere britanice şi acoperită de 5.000 t bombe. Un atac complet lipsit de sens din punct de vedere militar, pe care Churchill l-a permis mareşalului de aviaţie Harris drept „plasture de consolare”, după ce, cu 2 zile înainte, premierul britanic ordonase sistarea războiului bombelor în oraşele germane şi-l criticase pe „Harrâs-bombardierul” pentru „actul de pură teroare” declanşat împotriva oraşului Dresda.





În 1844 aparatele „Typhoon” ale lui Royal Air Force au fost dotate cu rachete. Fiecare aparat putea lansa 8 proiectile simultan, după cum reiese şi din atacul din fotografie asupra unul vas comercial german armat.



Când epava vasului „Thielbeck” a fost adusă pentru reparaţii la Lübeck, foştii deţinuţi din lagărele de concentrare care Bupravleţuiseră catastrofei, au omagiat memoria camarazilor lor morţi.

În primele zile ale lunii mai 1945.

În faţa vechil Case a piloţilor, populaţia a săpat gropi comune pentru victimele de pe „Cap Arcona” şi „Thielbeck”, care fuseseră aruncate de apă pe mal.

Tot aici au fost îngropaţi şi femeile şi copiii

pieriţi în masacrul comis asupra deţinuţilor din lagfârul de la Sziutowo.

Luni de-a rândul după scufundarea vaselor, pe ţărmul Mării Baltice valurile aruncau zilnic cadavre.

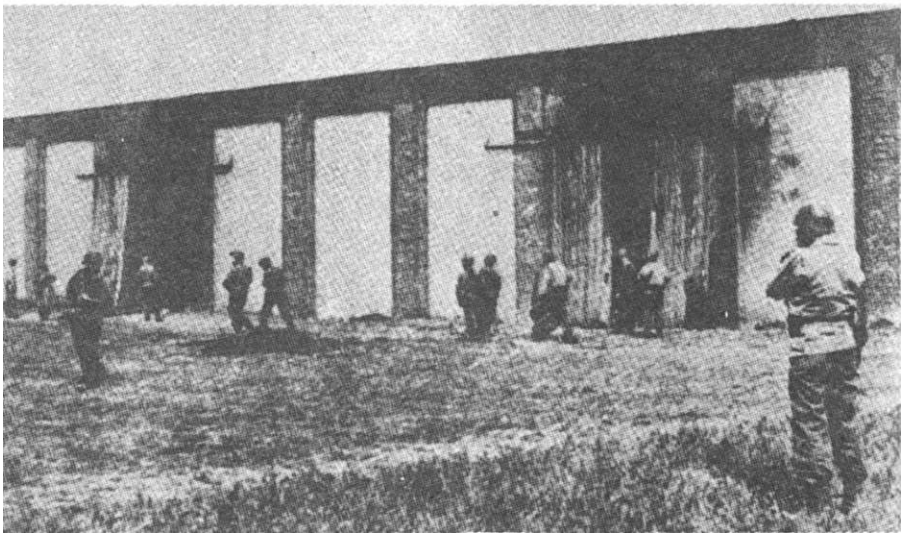
Uneori toată plaja era acoperită de cadavrele deţinuţilor din lagărele de concentrare, ca, de pildă, la Timmerdorf.

Zofia Pracka, o fată din Polonia, a fost arestau Împreună cu cei doi fraţi al ei. Tadeusz şi Stanisław, pentru că opuseseră rezistenţa cotropitorilor şi ascunseseră evrei. Tatăl murise imediat după cucerirea Varşoviei, iar mama fusese ucisa la Auschwitz. Ambii fraţi s-au înecat când s-a scufundat „Cap Arcona”. Singura din familie, care

a supravieţuit, a fost Zofia.

Erwin Geschonneck, unul dintre supravieţuitori, a devenit ulterior un renumit actor. Fotografia reprezintă un cadru din filmul

„Jakob der Lügner” („Jakob mincinosul”)

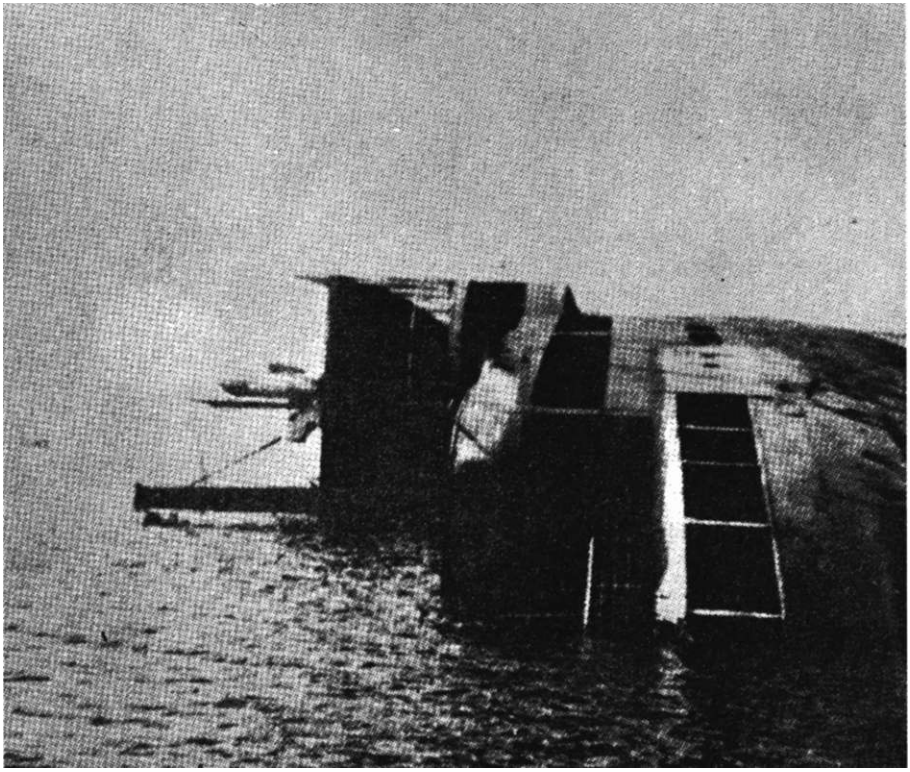


Această fotografie reprezentând un deţinut carbonizat a fost făcută după ce soldaţii americani au deschis hambarul.

În hambarul de la Isenschnibbe la marginea localităţii Gardelegen (azi în R. D. G.), asasinii SS-işti au înghesuit 1038 de deţinuţi din lagărele de concentrare şi au incendiat hambarul. Cu excepţia câtorva, care au izbutit să scape, toţi ceilalţi au ars.

În ultimele zile ale lui aprilie 1945, mai bine de 10.000 de oameni din lagărul de concentrare Neuengamme au fost duşi la Lübeck în trenuri, camioane sau pe jos. Acolo au fost îmbarcaţi pe vase.

Cadavrele de pe „Cap Arcona”, găsite în vara anului 1971 pe un teren de camping de la Neustadt.



Epava vasului „Cap Arcona”.

Capetelor unei mulţimi de oameni înghesuiţi unul în altul. Cu o mână mă ţineam zdravăn de drugul de jEier, cu cealaltă am putut să-l trag în sus pe prietenul meu Max. El o păţise rău la ambele braţe. Pielea îi atârna zdrenţuită, şi mă minunam cum de nu leşinase încă. Doar vreo zece oameni mi-au putut urma exemplul. Apoi, vâlvătâia focului s-a contopit cu mulţimea de trupuri contorsionate într-un ghem. Pentru a ne salva viaţa, fugeam acum că-l când pe capetele camarazilor noştri ca pe un caldarâm. Oamenii de

şub noi formau o masă atât de compactă, încât picioarele noastre nu nimereau în niciun gol. Ajunşi la balustrada punţii, am încălecat-o şi am coborât, alune când, de-a lungul peretelui exterior, până la cabina mică a timonierului. În această încăpere, nimic nu era inflamabil. Locul era teribil de îngust, căci înăuntru se înghesuiseră vreo trei sute de oameni. Un funcţionar civil de pe vas acorda, într-o manieră exemplară, primul ajutor. Pe puntea de deasupra noastră, toţi camarazii au-pierit înflăcări. În scurt timp focul nu mai avea din ce să se alimentele. S-a lăsat o linişte de mormânt. De îndată ce s-a putut, am încercat să ne dumirim ce era în jurul nostru. Imaginea, ce ni s-a înfăţişat era de groază. Peste două sute de oameni arşi, carbonizaţi, sudaţi într-un ghemotoc”.

În intervalul unei singure ore, pe „Cap Arcona” s-au transformat în scrum mai mult de trei mii de oameni. Majoritatea sub punji, precum ruşii care se aflau în magazia pentru banane, mulţi în interpunţi, în salonul de fumat, în sere, în sălile de masă şi unii chiar şi în hublouri, unde rămăseseră blocaţi, vrând să iasă pe acolo.

Această scenă cumplită a fost astfel descrisă, mai târziu; de Erwin Geschonneck: „Oameni cu partea superioară a corpului înţepenită în hublou, în timp ce partea de jos a corpului era arsă. Unii dintre ei erau atât de slabi, încât au putut trece prin hublouri. Unul din aceştia a fost rusul Vasilii

Alexandrovici Bukreiev, care, înainte de război, fusese frezor. Când rachetele au lovit „Cap Arcona”, el se găsea sub punte: „Vaporul s-a transformat într-a făclie. Două încăperi, situate una deasupra alteia, aveau doar o ieşire foarte îngustă spre punte. Aproape nimeni n-a reuşit să iasă pe acolo. Eu am sărit în apă, ieşind prin hublou. Vasul se scufunda. Am înotat într-o parte şi am dat de Geschonneck. Am înotat împreună înapoi spre vas, ne-am agăţat de lanţul ancorei şi ne-am ridicat pe punte. Au putut supravieţui mai ales aceia care s-au întors pe vas. În cei ce au înotat spre ţărm s-a tras din bărcile nemţeşti. Chiar pe ţărm erau elevi ai Şcolii de echipaje pentru submarine. Aceştia trăgeau în toţi cei care încercau să pună piciorul pe uscat”.

Nu chiar în toţi. Câţiva au ajuns pe uscat, de exemplu Bogdan Suhoviak. Alţi câţiva au fost luaţi chiar în bărci ale Marinei, deşi marinarilor le era strict interzis să procedeze astfel.

O mare de capete

Golful de la Neustadt a ajuns o mare de capete. Pe mal, oameni care asistă la catastrofă. Un tânăr de 15 ani, pe nume Gerhard Schnoor, astăzi birtaş în Pelzerhaken, nu va uita cât va trăi acest tablou al capetelor care, ca nişte talgere, se scufundă şi se ridică în mare. JE pe plajă, vede

cum arde „Cap Arcona” şi e consternat că nicio ambarcaţiune nu sare în ajutor. Doar în port sunt ancorate nu numai dragoare, întregul bazin portuar este plin de cutere pescăreşti. Niciuna din aceste ambar caţii nu desprinde legătura pentru a veni în ajutorul naufragiaţilor. La o jumătate de oră de la atacul britanic, tânărul vede cu ochii lui cum şi nava „Thielbek”, înclinându-se transversal din ce în ce mai mult, se răstoarnă în cele din urmă şi se duce la fund.

Totuşi, după aceea, atât tânărul cât şi cei din apă, care înotau salvându-se de foc şi de scufundare, observă, cum, în sfârşit, bărcile Marinei din Neustadt ies în larg şi toţi cred că a sosit momentul salvării. Ce eroare!

Prin tubul acustic pentru comenzi, se aude vocea unui ofiţer care se adresează naufragiaţilor de pe epava „Cap Arcona”: „Numai soldaţi nemţi la bord Rusul Aleksandr Mahnev descrie scena „Soldaţii îi loveau peste mâini pe cei care se ţineau cu desperare de barcă şi îi aruncau fără îndurare înapoi în apăru. Asta nu era tot. Cum, în teama lor de moarte, tot mai mulţi deţinuţi se agăţau de barcă, soldaţii din marină au pus mâna pe arme. „Nemţii au început să tragă. Au tras în camarazii ce se agitau în apă. Cei atinşi de gloanţele armelor automate amuţeau dispărând în apă…”

Nu numai Mahnev povesteşte asemenea

scene, ci şi toţi supravieţuitorii catastrofei Erwin Geschonneck, Budi Goguel, JBogdan Suhoviak, Tadeusz Kwapinski şi mulţi alţii.

Există şi unele excepţii lăudabile. Unul dintre comandanţii ambarcaţiunilor ia pe vas douăzeci de deţinuţi" Ofiţerul îi mărturiseşte comunistului Paul Stassek că a procedat împotriva ordinului sever al căpitan comandorului Schmidt, care interzisese luarea de prizonieri. În barcă.

Căpitanul de fregată Heinrich Schmidt era comandantul garnizoanei din Neustadt, având sediul la – Şcoala de echipaje pentru submarine. În după-amiâza zilei când a avut loc atacul britanic asupra vaselor, au trecut pe acolo în drum spre Flensburg membrii guvernului german al Reichului. Aşa se face că ei i-au putut raporta noului „Führer", Dönitz, în baza celor văzute la faţa locului, despre atacul nimicitor asupra vaselor pline cu deţinuţi din lagăre.

Schmidt va declara ulterior: „Încă în timpul atacului, eu am afectat acţiunilor de salvare toate şalupele disponibile. Se poate aprecia că era vorba de şase până la opt şalupe de dimensiuni mai mici. Potrivit unor date, pe care eu nu le-am verificat, au fost salvaţi aproximativ două şute de oameni!"[20].

Total inexact. Versiunea autentică a celor

20 Raportul nr. i din 30. 6. 1945 al căpitanului comandorului Schmidt către Comandamentul suprem al Marinei pentru regiunea de Est, cu sediul în Kiel,

întâmplate o datorăm deţinutului german Rudi Goguel: „Bărci de salvare, la orizont! Creierul meu ostenit face un efort de concentrare. E greu. O oră de stat în apa rece ca gheaţa mi-a paralizat trupul. Strigă! Fă semne! Trebuie să te vadă! Două dragoare se apropie vâjâind. Colo îl pescuiesc pe unul ce înoată, aici îl trag din apă pe un altul. Aşadar, împă nu suntem pierduţţ? Strig şi eu. Fac semne. Abia dacă se aude un lălăit! Ridic braţul deasupra suprafeţei apei la o înălţime de trei palme. Îmi cade greoi şi inert înapoi în apă. Apoi, se întâmplă ceva. Gloanţe şuieră prin văzduh. Răsună adevărate rafale de mitralieră. Mici jeturi de apă arată că gloanţele au nimerit în apă. În vacarmul general se contopesc şi strigătele dare ale celor răpuşi de gloanţe. Fii bucuros că adineauri n-ai fost în stare decât să lălăi! Fii bucuros că n-ai reuşit să ridici braţele mai sus! Nu te-şu observat. Biet visător! Ai crezut cu adevărat că ei vor să te salveze? Nu ţi-ai dat seama că sunt pescuiţi din apă numai SS-işti îmbrăcaţi în haine militare, prevăzuţi, cu colaci de salvare? Ai crezut cu adevărat că mai există în lumea asta oameni?”

O posibilitate de salvare este întrezărită, pe neaşteptate, de Erwin Geschnonneck chiar pe vasul în flăcări: „Am să rezist sau, tocijiai acum, când sunt atât de aproape de libertate, voi fi ţinta unui glonţ? Mă răsucesc. O coloană neagră de fum se înalţă din partea mediană a vasului şi se

răspândeşte până deasupra pupei, dar partea din faţă pare să rămână clară, neînvăluită în fum. E-oate că, ar fi mai bine să mai aştept şi să văd ce se întâmplă pe „Cap Arcona”? Cu ultimele puteri, încep să înot spre, prora vasului şi încerc să mă prind de lanţul ancorei. Deţinuţii rămaşi agăţaţi păreau un imens ciorchine de oameni. Mi-a trebuit aproape o oră pentru a reuşi să mă caţăr până sus. Ajuns în partea din faţă a punţii, m-am prăbuşit. Nu departe de mine, din pântecul vasului ies nori groşi de fum. Desluşesc pe scara care duce în sus la Eroră oameni cu trupurile acoperite de sus până jos de arsuri care se zbat să urce. Deodată se aude un trosnet, însoţit de o ploaie de ţăndări. S-a surpat scara, îngropând sub ea sute de prizonieri. Împreună cu câţiva camarazi dau drumul în jos câtorva frânghii. Izbutim să mai salvăm câţiva. Cineva mă strigă pe nume. Este Andre Mandrix. Ambele picioare îi fuseseră smulse. Din cioturi ţâşneşte, la intervale, sângele. Recunosc, alături de el un vechi tovarăş din Berlin, Schiefelbein. Braţele şi picioarele îi sunt acoperite de băşici de arsură. Scându-ra de sub picioarele mele se încinge. Deodată, linia orizontului se înclină.

Instinctiv, mă agăţ de balustradă şi mă simt ridicat, împreună cu ea. „Cap Arcona* se răstoarnă, eu sunt suspendat în aer. E sfârşitul? În doar câteva clipe, vaporul s-a aşezat într-o rână. Privesc în jos. Câteva sute de oameni, care nu s-au

putut agăţa mai zdravăn, au alunecat; de pe punte şi, luaţi de vârtejurile apei, au fost traşi în adâncuri. Alături de mine, mai atârnă de bordaj alţi câţiva norocoşi. Încălec balustrada. Vaporul rămâne culcat, liniştit, numai o porţiune a carenei se înalţă cu câţiva metri deasupra apei. Mă clatin pe copastia navei. În fereastra unei cabine se vede un corp omenesc înţepenit şi plin de arsuri. Epuizat, mă culc pe burtă. Aici, pereţii nu sunt atât de fierbinţi, datorită apei care îi stropeşte mereu. Sunt desculţ, pantalonii îmi sunt pârliţi şi ferfeniţiţi. Dinţii îmi clănţăne de frig, la mâini şi la picioare am arsuri. Pe epavă se adună câţiva supravieţuitori. Cei mai mulţi au răni, toţi sunt epuizaţi. Ce se petrece pe coastă? Asta-i întrebarea neliniştitoare care ne frământă pe toţi. Încet-încet se lasă întunericul”.

Când s-a răsturnat „Cap Aţcona”, Heinrich Mehringer i-a strigat prietenului său. Max, care avea arsuri grave: „Ţine-te bine de lanţ!” Toţi ceilalţi au alunecat de pe balustradă în apă şi au fost luaţi de vârtej. Mehriţi ger povesteşte: „Apa a ajuns la noi şi ne-a acoperit cu valurile ei Numai să nu dai drumul, altfel eşti pierdut fără scăpare – îmi zvâcpea în creier. Am deschis ochii în apă, dar totul era opac, nu din pricina adâncimii apei, ci pentru că apa se colorase de la resturile arse şi de la cenuşa oamenilor carbonizaţi. Când mi-am dat seama că vasul nu se mişcă, m-am desprins. În

jurul meu, totul se lumina treptat şi, brusc, m-am trezit; cu capul deasupra apei. Plămânii îmi respirau ca nişte motoare. Nu se mai săturau, căci eu sufeream de un emfizem grav. Mi-au trebuit câteva minute până să mă lămuresc cât de cât. Imediat l-am căutat la suprafaţă pe Max, doar şi el trebuia să fi apărut. Aşa şi era. La doi metri de mine, apăruse, într-adevăr, Max. Cu burta în jos, cu faţa în apă, cu braţele desfăcute – mort. Probabil că, din cauza durerilor, leşinase în apă şi se înecase.

Am reuşit să găsesc un par şi, imediat, să mă prind bine de el. Nava era acum lăsată complet pe o parte, atât de liniştit de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat. De jur împrejur – linişte mormântală. Lângă, mine înota un tânăr polonez. Ochii îi erau de sticloşi. Atât a putut şopti „Ajută-mă v „Dar eu nu mă puteam ajuta nici pe mine însumi… N-a durat mult şi tânărul s-a dus la fund – răceala apei îi provocase moartea. Nu e greu să mori aşa. Nici nu-ţi dai seama. Ceva mai încolo, plutea o scân dură. Încet-încet s-a apropiat. În sfârşit, am putut pţgie mâna pe ea. Cu ultima rămăşiţă de putere am reuşit să mă azvârl cu burta pe ea. Picioarele îmi mai atârnau în apă. Grele ca plumbul. Simţeam” cum mă lasă puterile cu fiecare clipă ce se scurgea. Dar câteva mişcări cu mâna am mai putut face, şi biata mea scându-rică a plutit cu mine până la vapor. Cred că mi-a trebuit „o

jumătate de oră până ce am putut ajunge, cucerind centimetru cu centimetru, pe corpul navei. Cât cuprindeai cu ochii, nicio fiinţă vie. Mi-a prins foarte bine că partea metalică a vasului era fierbinte. Căldura aceea mi-a dat noi puteri. În fine, eram pe vas, chiar dacă total epuizat. Primul meu gând: „Sunt salvat!” Mi-a mai trebuit o jumătate de oră ca să-mi adun puterile. Mult mai sus, erau agăţaţi câţiva camarazi. Şi în apă am mai zărit câţiva care se luptau cu viaţa. Cu ultimele noastre forţe, le-am aruncat curenţi celor de jos. Un bătrân, vânător tirolez, a putut apuca parâma. Am avut de furcă toţi cinci pentru a-l trage din apă. Mai departe şi-a purtat de grija singur. Nu era atât de înfometat ca noi, deţinuţii. O altă înţâm plare m-a zguduit. În apă, doi se luptau pentru o scân dură. Fiecare o voia el, căci pentru doi era prea mică. Unul a învins numai pentru că i-a vârât celuilalt capul în apă. După care, istovit, s-a scufundat şi el şi s-a înecat.

După o altă jumătate de oră, îmi revenisem într-atât, încât m-am putut ridica. Aş fi vrut să mă caţăr mai sus, dar n-am ajuns departe, căci corpul vaporului era atât de fierbinte, încât nu-l puteam atinge desculţ. Doi saboţi pluteau în apă. Mi i-am apropiat cu ajutorul unei scân duri. Din păcate, ambii erau pentru piciorul stâng. Dar ce conta? M-au apărat de fierbinţeala plăcilor de metal äle vasului. Puteam, aşadar, să urc. Între timp srau

stăis pe corpul vasului vreo 85 de oameni. Unul îşi îngrijea arsurile. Un altul căuta ceva de îmbrăcat. Toţi căutam căldura…”

Sunt acolo Geschonneck, Vasilii Bukreiev, mulţi alţii pe care Heinrich Mehringer îi cunoştea „din Neuengamme. Andre Mandryx nu mai e printre ei. N-a alunecat în apă, aşa cum a-presupus Erwin Geschonneck, când a văzut că vasul se înclină, ci a murit într-un mod mult mai cutremurător. Bukreiev îl văzuse: „Andre, ca şi mulţi alţii, se agăţase de lanţul ancorei pentru a nu fi târât în adâncuri. Totuşi, când vaporul s-a aplecat pe o parte, lanţul s-a întins tot mai mult şi a strivit oamenii de peretele vasului”. Urmărise scena şi prietenul lui Vasilii Bukreiev, Nikolai Şuk, şi încă mai de aproape, căci înota chiar în preajma lanţului ancorei.

Un om salvat este aruncat din nou în apă în mare mai înotau oameni, când a început să plouă şi ultimii deţinuţi, îngheţând de frig, aşteptau în pântecul vasului Iată ce povesteşte despre aceasta polonezul Bogdan Suhoviak: „Primul kilometru l-am străbătut într-o formă bună. Unul dintre camarazii mei care au reuşit să se salveze mi-a povestit, mai târziu, că, în timp ce eram în apă, m-a întrebat încotro înot şi că i-aş fi răspuns: „Mă grăbesc ca să vă pot pregăti, pe mal, o cazare bună. „Eu nu-mi aduceam aminte de aceasrtă

conversaţie. După aproximativ 15 minute, în tor când capul, am văzut peste tot în jur plutind în apă, capete de oameni. La pupa lui „Thielbek” încă mai stăteau înghesuiţi unul într-altul deţinuţi. Probabil cei care nu ştiau să înoate.

Când am întors capul a doua oară, „Thielbek” nu se mai vedea. Se scufundase. În apă, pluteau nu numai tot felul de resturi din vas, ci, printre ele, şi capete de oameni. Înaintind, am lăsat în urma mea, la dreapta, „Cap Arcona în flăcări. Trecuseră două ore de când înotam. Picioarele îmi înţepeniseră. Uneori aveam impresia că pun în mişcare un corp străin –, şi nu al meu. 6Iată însă că mă încurc în cămaşa mea lungă, mă scufund şi înghit multă apă. Când reuşesc să ies la suprafaţă, dau cu ochii în apropiere de un dragor, care pescuia naufragiaţi. Îmi schimb direcţia şi încep să înot din toate puterile spre navă. De la o depărtare de circa 80 de metri, zăresc un ofiţer tânăr la bord. Prin tubul acustic pentru comenzi striga echipajului: „Interzis a se lua pe vas vreun deţinut, se salvează numai SS-işti şi soldaţi ai Marinei!” în situaţia mea, asta însemna condam nâre la moarte. Trebuia totuşi să încerc. Oricum: Am pe mine o cămaşă militară germană şi vorbesc bine germana. Înot spre probă şi strig către marinar „căruncă-mi o funie l”.

Aud răspunsul: „Mai poţi înota foarte bine, vino spre scară v”.

Îmi arată o scară mobilă. Ajung fără greutate la bord. Marinarul mă duce sub punte. Acolo sunt mai mulţi deţinuţi, nemţi, cehi, ruşi şi câţiva soldaţi. E clar că ordinul de a nu se lua deţinuţi la bord fusese încălcat. L-am recunoscut pe Vaclav Koubek, un ceh care, în lagărul din Neuengamme, fusese Kapo însărcinat cu aprovizionarea şi, din cauza acestei poziţii influente, era urât de deţinuţii de drept comiin. Mă ajută să-mi-seot cămaşa înţepenită de frig. Mă târăsc într-una din cabine şi mă acopăr cu ce îmi vine la îndemână. Doi prizonieri sovietici îmi urmează exemplul. Cabina se prăbuşeşte, pârâind din încheieturi. Intră un marinar care înjură îngrozitor. Şi atunci, unul din deţinuţii de drept comun îi raportează că eu şi Koubek suntem străini. Marinarul îşi scoate baioneta. Alerg spre punte şi mă ascund-intr-o despărţitură în care zăceau cabluri de remorcare. Nava înaintează foarte fepede. Deodată mă descoperă un marinar, care ţipă la mine; „Şterge-o!; după care mă izbeşte cu piciorul. Mă ridic şi-mi dau seama că nu suntem nici măcar la 400 de metri de coastă. Marinarul mă aruncă peste bord. Mai prinseseră ceva puteri. Înot spre un banc de nisip. La o sută de metri de coastă, simt pământul sub picioare. În sfârşit* ajung şi pe nisip uscat. Am învins, mi-am ţalvat viaţa. Am lăsat în urmă războiul, campania din septembrie* prizonieratul de război şi cincizeci şi şapte de luni de lagăr de

concentrare. La urma urmelor, mă salvase de fapt conserva de carne de vită pe care o mânca sem cu puţin înaintea atacului: ea mi-a dat ceva putere.

Salvat? Deodată, cineva îmi strigă: „Banditule, la pământ sau trag UNişte copii îmbrăcaţi ca soldaţii, tineri de 16 ani, în uniforme de marinari, se postaseră în faţa noastră. M-au obligat să mă culc pe burtă, cu braţele la ceafă. Goniţi de pe dragorul pe care fusesem şi eu, tot mai mulţi deţinuţi salvaţi ajungeau la mal, înotând sau în bărci de cauciuc. În cele dki urmă, ne-am strâns vreo cincisprezece. După o jumătate de oră, copiii ne ordonă să ne sculăm, să ridicăm mâinile şi să pornim înainte. Sunt foarte nervoşi, dau ordine ţipând întruna, ne împing cu patul puştilor, ne ameninţă cu armele. Noi, cei cincisprezece, suntem aproape complet goi. Ne duc la o baracă, ne numără, ne îmbrâncesc înăuntru şi încuie uşa. În baracă sunt pânze de corabie. Eu mă învălui cu o fâşie din pânzele acelea ca într-o togă romană. Încetul cu încetul mă încălzesc. Dar ceilalţi, cu trupurile acoperite de arsuri, ale căror răni provocate de schije şi gloanţe sânge rează, suferă aici mai mult decât în apă. După o bună bucată de vreme, în faţa barăcii opreşte o dubă a Marinei. Primim ordinul să ne suim în ea. Din depărtare răzbat focuri de mitraliere. Brusc, maşina se opreşte. Toţi ne temem că vom fi executaţi. Cineva deschide uşa din spate a dubei. Nu-mi pot crede

ochilor. În mijlocul unui grup de soldaţi nemţi, stă un căpitan britanic, iar maiorul de infanterie neamţ îl salută milităreşte. Veniseră englezii!

Sar din dubă şi mă prezint în faţa englezului. Pentru prima oară în viaţa mea, vreau să ţin o scurtă cuvântare în engleză: „Ne-aţi adus libertatea. Vă mulţumim V

Ofiţerul englez însă pune repede capăt alocuţiunii mele paşnice şi-mi strigă: „Ţine-ţi gura!”

Povestea cu beţişorul

La această oră, pe nava de pasageri „Patria” din portul Flensburg, Marele amiral Karl Dönitz ia masa împreună cu domnii din statul său major. Noül führer al Marelui Reich German este foarte mulţumit. Noaptea trecută, când venea în limuzina sa blindată de la Plön la Flensburg, englezii îl deranjaseră teribil „Străzile erau iluminate ca ziua de reflectoarele avioanelor, care căutau să bombardeze eventualele vehicule. De aceea a trebuit să ne întrerupem de nenumărate ori drumul spre Flensburg, astfel încât am ajuns acolo abia pe la ora două noaptea”. Acum, însă, după ce, peste noapte, se odihnise pe navă şi după ce îl trimisese pe amiralul general Hans-Georg von Friedeburg la tratativele de capitulare ce se

purtau la cartierul general al mareşalului „englez Bernard Montgomery de la Häcklingen lângă Lüneburg, acum era din nou linişte.

„În dimineaţa de 3 mai am fost deosebit de îngrijorat; aşteptam să văd dacă atacurile aeriene vor începe din nou, sau poate Friedeburg avusese succes la Montgomery cu cererea lui de armistiţiu, Văzând că, şi în orele dinainte de prânz a continuat să domnească liniştea, am început „să sper că aceasta s-ar putea datora tratativelor lui Friedeburg. „*

Marelui amiral, şef al guvernului, i-a scăpat aşadar faptul că în ziua respectivă avusese loc cel mai puternic atac aerian al lui „Royal Air Force” asupra a ceea ce mai

Citat după Karl Dönitz, *40 Fragen ari Karl Dönitz*. (*40 de întrebări adresate lui Karl Dönitz*.

— Nota *trad*.) Bernard & Gräefe Verlag München, ed a III-a, 1979.

Rămăsese din flota germană. Căci, în afară de „Cap Arcona” şi de „Thielbek”, pe care au murit vreo 7.500 de oameni şi în afară de nava „Deutschland”, avioanele engleze mai scufundaseră sau avariasei a grav în cadrul acelui istoric „Shipping Strike” (atac asupra navelor – *Nota trad*.) şi alte 22 de vase între 1.000 şi 10.000 de tone” 2 petroliere, 2 nave bază de submarin, 8 submarine, 9 distrugătoare, 10 vedete torpiloare

şi nave dragoare, 30 de nave mici, de la remorchere şi până la traulere, precum şi 2 nave cu baterie antiaeriană şi o dragă, în atmosfera idilică de pe nava amiral, protejată împotriva bombardamentelor de graniţa daneză din faţa ei, ultimul şef al guvernului Reichului nazist era preocupat de o cu totul altă problemă. Când amiralul general von Friedeburg se întorsese, către ora 23, de la englezi, Dönitz aflase cu indignare de „maniera înjositoare” în care mareşalul englez îl tratase pe emisar von Friedeburg i se plânsese de faptul ca „pe podea fusese marcat cu ajutorul unui beţişor locul exact în care trebuiau să stea negociatorii germani. „Până la sfârşitul vieţii sale Dönitz n-a luat cunoştinţă de moartea a multe mii de deţinuţi din lagărele de concentrare în golful de la Neustadt. La 1 decembrie 1980, trei săptămâni înainte de a muri, el îi scria autorului cărţii de faţă „Nu am niciun fel de documente *îxl* legătură cu navele respective. Din cauza vârş tei înaintate s-au mai estompat, din păcate, până şi amintirile din acea vreme, astfel încât din memorie nu v-aş putea spune nimic…”

Memoria oricărui om înregistrează – desigur anumite lucruri care l-au impresionat în mod deosebit. Pentru Dönitz, moartea deţinuţilor din golful de la Neustadt se pare că nu făcea parte din această categorie.

Multor barbari li s-a părut rece baia în Marea Baltică

Martin TiWor Scott Rumbold s-a întors cu bine la Ahihorn, cu escadrila sa 263 „Birânday”. Imediat după el a aterizat şi escadrila 197 a căpitanului Harding. Unul lipseşte. Ofiţerul de zbor L. S. Br & oker. Aparatul său „Typhoon” a fost lovit şi doborât de antiaeriana din Neustadt. Dar iată că în timp ce Rumbold şi Harding îşi întocmeau în „Operations Room”, un cort la marginea pistei, rapoartele asupra acţiunii, se prezintă şi Brooker la telefon: a reuşit o aterizare forţată pe un câmp de lângă Neustadt, este nevătămat şi va ajunge înapoi a doua zi dimineaţă. Cei doi îl felicită. Şi ca întotdeauna când se întorc „teferi dintr-o acţiune, petrec şi în seara aceasta, sărbătoresc numele escadrilei lui Rumbold: „Birânday”, zi de naştere.

În „Operations Record Book”, jurnalul de operaţiuni al escadrilei 197, se menţionează: „Atacul, care s-a dovedit foarte eficient, a fost îndreptat împotriva unei nave de 15.000 – 20.000 t. Nava luase deja foc în urma atacului anterior al escadrilei de avioane torpiloare 263, însă două lovituri directe ale escadrilei 197 au transformat-o într-o epavă în flăcări care s-a răsturnat”.

Peter West, „Don Saunders, Pierre

Cldstermann şi alţi piloţi ai escadrilei a 3-a tocmai aterizaseră[21] la Fassberg, când pe deasupra pieţei, trece „într-un vuiet asurzitor", după cum notează Clostermann în jurnalul său o formaţiune de aparate „Beaufighter" cu torpile la bord.

„Vin din nord, sunt o mulţime, aproximativ trei escadre. Se întorc după fantastica lovitură dată floteilşi anume imensului convoi din golful Kiel. Unul dintre aparate zboară cu motorul în flăcări, târând o dâră groasă de fum negru în urma lui, şi încearcă să aterizeze pe terenul nostru. Încearcă apoi un viraj la o depărtare de cea. 500 m, după care se prăbuşeşte cu o explozie înfiorătoare, în apropierea bazinului de înot. Pompierii şi ambulanţa pornesc în goană într-acolo. „Doamne, de ce atâta grabă?" murmură Peter West. „Nu" paie să fi rămas mare lucru din ei". Câtă dreptate a avut! După zece minute, ambulanţa se întoarce încet, cu jalnicele rămăşiţe ale pilotului şi observatorului..."

Tocmai despre acest lucru-se discută la masă, în luxoasa popotă a ofiţerilor, pe care *o* moşteniseră de la Luftwaffe, când iată că vine un nou ordin de atac atac de noapte asupra a mai mult de o sută de hidroavioane în golful de la Grosşenbrode. Decolarea are loc la ora 20,15. Avea să fie un zbor greu, cu multe pierderi.

---

21 Pierre Clostermann, The Big Show (Marele spectacol — Nota trad.), Londra, 1951, p. 243.

Treisprezece avioane se întorc; decolaseră douăzeci şi patru. Astfel încât piloţilor din escadrila a 3-a acest greu atac de noapte de la Grossenbrode avea să le rămână mult mai bine întipărit în memorie decât atacul asupra navelor din golful Neustadt, unde de altfel misiunea lor nici nu contase decât în a asigura protecţia avioanelor de vânătoare.

Şi apoi ei nici nu au habar ce nave erau acelea care fuseseră scufundate în după-amiaza respectivă, şi nici cine se afla pe ele. Ofiţerul cu informaţiile de la Cartierul general al grupei 84 din Süchteln consemnează în jurnalul de operaţiuni al grupei cu mândrie, dar şi cu oarecare ironie, rezultatul acestor atacuri

„Interesul principal al acestei zile a fost concentrat asupra numărului neobişnuit de mare de mişcări de nave, inclusiv pregătirile pentru aceste mişcări în Marea Baltică, de la Lübeck şi până spre coasta de răsărit a Danemarcei. Multe dintre navele respective – de altfel de toate tipurile, de la pontonul de debarcare şi până la vase de pasageri de 15.000 t – au pornit în larg de la Lübeck sau Kiel, iar la ora 14 formaseră un adevărat convoi de nave în linie dreaptă între C 6760 şi C 9569, al cărui vârf schimba direcţia de la nord-est cam către nord… În atacuri ce nu pot fi calificate decât ca strălucite, nouă avioane ale

escadrilei 198 au distrus o navă de 12.000 t şi un cargobot de 1.500 t, iar escadrila 197 a distrus în golful Neustadt un vas de 15.000 t. Când s-a terminat atacul, nava de 12.000 t ardea ca o torţă, de la proră la pupă... Cele mai intense mişcări de nave au fost observate în zona Neustadt-Lübeck. Din observaţiile unor piloţi nevoiţi să sară cu paraşuta precum şi din alte date, se poate deduce că, multor barbari, baia în Marea Baltică trebuie să li se fi părut extrem de rece... Astăzi bombardierele şi avioanele „Typhoon" cu torpile la bord äu demonstrat că pot produce navelor de orice capacitate pagube la fel de mari ca cele provocate armatelor duşmane aflate între Normandia şi Maröa Baltică".

Călăii sunt ucişi

Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului comunică în legătură cu desfăşurarea luptelor în ziua de 3 iriai 1945:

„În capitala Reichului în diferite blocuri de locuinţe, precum şi în cartierul guvernamental, rămăşiţe ale curajoasei garnizoane continuă şi acum să-opună o rezistenţă eroică bolşevicilor. După violente lupte locale, situaţia din Germania, de nord-vest între Ems şi cursul inferior al fluviului Weser a rămas în lânii generale neschimbată. De ambele părţi ale canalului Elba-

Trave englezii au răzbătut din zona Mölln spre Lübeck şi au ocupat oraşul. Unităţi duşmane înaintate au pătruns în Bad Segeberg şi în spaţiul de la nord-vest de Plön. Americanii care atacau dinspre Schwerin în direcţiile nord şi nord-vest aiu înaintat până pe coasta de la Wismar şi în zona Ga debusch. În Mecklenburg, trupele noastre au reuşit să menţină într-o oarecare măsură linia Plauer-See – Rostock, în ciuda atacurilor puternice ale bolşevicilor…

Aviaţia inamică a efectuat, în special în spaţiul german de nord, un număr mare de raiduri „la joasă înălţime, continuând să ţină sub teroare populaţia civilă. Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului a declarat drept oraşe deschise bazele militare ale marinei Kiel şi Flensburg, ordonând ca ele să nu fie apărate…”

Şi pe bună dreptate căci acolo, la Flensburg, se afla chiar Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului său; mai bine zis, ceea ce mai rămăsese din el. În această ni modul de ducere a războiului în Germania de nord este, de altfel, determinat şi de ideea de a menţine deschisă pentru domnii din „Statul Major Nord” (Führungsstäb

Nord) * o cale de retragere spre Flensburg. Motiv pentru care, la ora 11,20, „comandamentul militar (Kampfkommandant) Schleswig” primeşte

ordinul ca „toate forţele disponibile să fie dirijate neîntârziat spre Canalul Kaiser Wilhelm, care trebuie apărat cu orice preţ”, pentru ca, la ora 13,10 „comandamentul operativ Rendsburg” să primească ordinul „ca oraşul să nu fie în niciun caz cedat. Podurile de peste canal să nu fie aruncate în aer, ci apărate prin toate mijloacele”. Căfci doar peste aceste poduri vor trebui să treacă ofiţerii Statului major în fuga lor spre Flensburg, la graniţa daneză. Iar în urma lor „duşmanul” va trebui ţinut în loc cât mai mult timp cu putinţă, „pentru a-i da guvernului Reichului posibilitatea să ducă cu Montgomery tratative în legătură cu spaţiul german de nord-vest”.[22]

Timpul este acum singurul element important pentru aceşti domni condamnaţi la pieire. Nici nu s-a încheiat bine atacul aerian britanic asupra navelor din golful de la Neustadt că şi trag la scară maşinile în faţa Şcolii de echipaje pentru submarine din Neustadt, iar domnii din Statul major se urcă în ele pentru a porni spre nord. „În primele ore ale după-amiezii, mutarea Statului major de la Neustadt la Mürwik”, consemnează maiorul Joachim Schultz-Naumann, ofiţer însărcinat cu ţinerea jurnalului de război al

22 Ordin dat de amiralul Dönitz şi semnat de Jodl din 2. 5. 1945, ora 21, 20. Locul descoperirii : P. E. Schramm, Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (Jurnalul de război al Comandamentului Suprem al Wehrmacht-ului — Nota trad.) vol. 8, p. 1670.

Statului Major Nord(a) (Führungsstab Nord)[23]. Cu totul altfel priveşte situaţia generalul de brigadă englez Churcher, care înaintează din interior spre Neustadt şi care, împreună cu ofiţerii şi soldaţii săi, devine martorul ocular al ultimelor crime ale naziştilor. „Ordinul nostru imediat următor consta în a înainta cât mai repede cu putinţă spre Neustadt, pe coasta Mării Baltice”, notase el atunci când, venind din sud, trecuse Elba şi ocupase Lauenburg.

„Când am ajuns la Neustadt, am văzut în golf câteva nave scufundate; pe una din limbile de pământ au fost găsite nenumărate cadavre: oamenii fuseseră căraţi de pe nave pe uscat şi măcelăriţi acolo. Atunci când n-a mai fost nicio îndoială că Aliaţii vor ocupa localitatea, nenorociţii aceia au fost împuşcaţi de paznicii lor SS-işti. Când pe coline a apărut detaşamentul al 6-lea, aflat în frunte, masacrul era încă în plină desfăşurare, iar nemţii, dându-şi seama că acum se va întoarce roata, au încetat focul şi au dat biizna spre noii sosiţi, căutând protecţie la ei. Mulţi dintre cei târâţi acolo, care tocmai urmau să fie împuşcaţi, s-au întors acum către călăii lor, încercuindu-i – a fost prima oară când detaşamentul al 6-lea n-a intrat în acţiune pentru a stăpâni situaţia.

23 Schramm, loc. cit., vol. 8, p. 1451.

Ultimii 350 de oameni

Asupra golfului Neustadt se lasă înserarea. O burniţă de gheaţă biciuie apele. Pe coca navei răsturnate se mai află şi acum 350 de oameni. Toţi au pe corp arsuri, răni, unii febricitează, alţii au frisoane. Toţi, fără excepţie, se gândesc la moarte. La propria moarte, căci doar au văzut atâtea morţi în jurul lor şi vor mai vedea cu siguranţă şi altele.

„O să sfârşim oare în modul acesta ialnic aici, acum, când am ajuns atât de aproape de libertate?” se gândeşte Erwin Geschonneck. Ulterior va nota „De ani de zile aşteptam ziua aceasta. Să fi fost oare zadarnice toate suferinţele îndurate?” Atunci când vasul s-a lăsat pe o parte, când vreo câteva sute din ultimii deţinuţi au căzut peste balustradă în apă şi au fost târâji de vârtejuri în adâncuri, când prietenul său Andre Mandryx a nimerit între corpul navei şi lanţul ancorei, care s-a întins dintr-odată, strivxndu-l, Erwin Geschonneck a reuşit să-şi găsească în ultima clipă de ce să se ţină de una din literele care formau numele navei „Cap Arcona”.

„În fereastra unei cabine se viedea cadavrul înţepenit al unui om. Mă întind, epuizat, pe burtă. În locul acesta, pereţii navei nu sunt atât de fierbinţi, datorită apei care îi spală necontenit. Sunt desculţ, pantalonii îmi sunt arşi şi rupţi, îmi clănţăne dinţii de frig, am arsuri pe mâini şi la

picioare, Oare ce se petrece pe mal? Aceasta este întrebarea care ne îngrijorează, ne fiiSmântă. Încet, încet se lasă întunericul…”

Un om de 38 de ani. Un actor din Berlin, Acker strasse 6/7, aripa laterală. Cât a trecut însă de când a plecat din Berlinul acela! Din mizeria casei părinteşti. Părinţii? Mama nu era pentru el decât o fotografie deasupra patului, moartă de mizerie, la fel ca şi doi dintre copiii ei. Erwin Gjeschonneck ştia doar fotografia, pe mama nu şi-o amintea. De la vârsta de doi ani nu păstrezi amintiri. Îţi aminteşti mai curând de mizeria în care trăia tatăl tău, care nu mai avea voie să practice nici măcar meseria de cizmar, ca odinioară în Bartenstein, în Prusia orientală, ci se angajase paznic de noapte. Păzea băncile din Leipziger Strasse. Tot ce putea să-şi ofere era să bea câte un rachiu, sau poate mai multe, şi să fie respectat de câinele Leo, măcar de el. „Slujesc” era deviza vieţii lui. Era înscrisă şi pe catarama uniformei sale de paznic de noapte. Copiii săi erau sortiţi să slujească şi ei, cei trei care mai trăiau din cinci, câţi fuseseră. Cel mai în vârstă, Bruno, a slujit în cadrul detaşamentelor de muncă, în Wohrmacht, ca inginer constructor la construirea fortificaţiei Westwall. Sora lui, Käthe, îşi slujea bărbatul, aruncat de alcool în braţele mizeriei în care se zbătea muncitorimea. Erwin Geschonneck a slujit şi el a fost durier bancar, ajutor de liftier la

„Wertheim”, ajutor de curier, ajutor de tâmplar, băiat în casă. Până când acest veşnic „ajutor” la de toate a început să se răzvrătească împotriva slujitului. A ajuns muncitor sportiv la „Fichte”, a cântat în grupul de agitatori „Sturmtrupp links „(Trupa de asalt de stânga) primele sale cântece de luptă împotriva clasei dominante. A interpretat apoi un rol foarte mărunt în „Kurile Wampe”, filmul închinat şomerilor de Slatan Dudow, şi devenit apoi celebru, cântând cântecul lui Brecht „Beim Hungern und beim Essen: Vorwärts, nicht vergessen – die Solidarität!” (Flămânziţi sau vă îndestulaţi: Înainte, nu uitaţi – solidaritatea!

— *Nota trad.*)

Acestea se întâmplau în 1932, iar solidaritatea era pe atunci cam singurul lucru care te mai ţinea în viaţă. Căci oameni ca Erwin Geschonneck nu erau pentru noii stăpâni în uniforme brune decât nişte oameni inferiori. Moarte, lagăre sau emigrare, altceva, nu mai exista pentru ei. Adeseori ordinea era inversă emigrare, lagăr, moarte.

Solidaritatea era însă mereu „prezentă, iar pentru Erwin Geschonneck ea se materializa în faptul că cutreiera străinătatea cu un grup de actori evrei, *iar* aceştia îl mai prezentau uneori, la nevoie, şi, drept evreu (din tylţii Caucaz, dacă se putea spera. În ajutorul unor comunităţi evreieşti). Erwin GeschonnecR în chip de evrdu caucazian –

cu ochii săi de un albastru strălucitor şi cu părul său blond ar fi puţul fi mai curând fratele vitreg al lui Hans Albers. Au străbătut astfel, jucând teatru şi răbdând de foame, Cehoslovacia, Polonia şi Uniunea Sovietică. Până în acea zi nenorocită – nenorocitul an 1937, când Erwin Geschonneck a fost expulzat. Fruntea i se încruntă încă şi astăzi la gândul celor petrecute atunci, dar despre aceste lucruri nu prea vorbeşte, nu aparţine categoriei de oameni pe care o greşeală îi preface într-un ghem de urli.

Un prizonier din lagărul de concentrare îşi bate joc de Hitler

Pleacă în Polonia, în anul 1939 încearcă să treacă ilegal graniţa în Cehoslovacia ocupată. La graniţă este prins de nazişti, este bătut, schingiuit. Ajunge în lagărul de concentrare Sachsenhausen, învaţă munca politică ilegală desfăşurată în condiţii de lagăr. Din nou solidaritatea este aceea care îl ţine în viaţă, pe el, ca şi pe alţii… La Dachau ajunge Blockältester (şef de bloc) în „blocul popilor”, printre nenumăraţi martori ai lui Jetiova, featolici, creştini din biserica mărturisitoare… Unul dintre aceştia, Martin Niemöller, fusese odinioară comandant de submarin înainte de a ţine din amvon predici împotriva războiului. Un alt preot se numea

Heinrich Grüber. Cu oameni dintre aceştia JSrwin Geschonneck repeta în secret piese de teatru. Apoi primeşte chiar permisiunea oficială de a se îngriji de puţină distracţie, aşa cum şi-o imaginează SS-ul, care de obicei numeşte această activitate „Wehr feetreuung”.

„Distracţia” pe care o organizează Geschonneck pare a consta în larmă şi prost gust: „Sângeroasa noapte de pe Schreckenstein sau Asta nu este dragoste adevărată” se numeşte piesa pusă în scenă de el şi scrisă de scriitorul austriac, prizonier la Dachau, Dr. Rudolf Kalmar. SS-ului ea trebuie să-i pară o parodie de capă şi spadă. Prizonierii, însă, ghicesc imediat în figura „cavalerului brigand Adolar von Schreckenstein” pe Adolf Hitler, pe care în piesă deţinuţii îl iau făţiş în derâdere. Iar Erwin. Ce[24] schonneck se joacă cu propria-i viaţă când, interpretându-l pe cavalerul Adolar în faţa ochilor şi urechilor duşmanilor săi de moarte, îl pune pe şarlatanul de Hitler să apară în toată splendoarea. Încă din clipa în care „stafia” îi strigă în faţă „eroului” ce crede despre el, SS-ul ar fi trebuit să-şi dea seama de ceea ce se prezintă de fapt pe scenă. „Nemernic bătrân! În faţa tuturor slujitorilor îţi spun astăzi că eşti un om de nimic, netrebnicule!” Pe actorul Geschonneck îl mănâncă spinarea: joacă rolul

---

24 tn limba germană consoana dublă wtt" scurtează în nunţie vocala care o precede — (Nota trad.).

principal, al lui Adolar, şi îl imită chiar şi verbal pe Hitler: „În loc de „Soldaten” (soldaţi) spunea „căol datten” * Iar. În anumite momente potrivite sublinia şi prin gesturi sacadate ceea ce considera el că nu iese suficient în evidenţă din parodia lingvistică… Faptul că SS-ul n-a fost deranjat de toate acestea se înscrie în ciudăţeniile greu de explicat ale acestui regim aventurist. Situaţia trebuie judecată în ansamblul ei, pentru a evita ca, privind din perspectiva unei simple întâmplări comice, să se estompeze imaginea unei realităţi cumplite”, consemna mai târziu Rudolf Kalmar, autorul piesei.

Imaginea realităţii din lagărul de concentrare nu s-a estompat niciodată pentru Erwin Geschonneck. Ca şef de bloc, a trăit împreună cu deţinuţii toate momentele cumplite din viaţa lor, de la foame şi până la moarte. Atunci însă când SS-ul le-a cerut şefilor de bloc să-i execute tovarăşii lor de lagăr, să-i spânzure, Erwin Geschonneck a refuzat. Refuzul acesta ar fi putut însemna pentru el moartea. Un comandant de lagăr „cumsecade” nu-l pedepseşte, însă, cu moartea, ci cu mutarea disciplinară de la Dachau la Neuengamme. Acolo l-a rupt în bătăi şeful de lagăr Thumann, călăul de la Majdanek. Erwin Geschonneck a rezistat însă. S-a bucurat din nou de solidaritatea tovarăşilor de lagăr, care l-au ajutat şi pe care i-a ajutat ultimele luni, evacuarea,

pe vapor a „ajuns capul comitetului ilegal al deţinuţilor.

Iar acum se află aici, pe nava accăsta răsturnată. Emigrare, lagăr… va urma acum oare moartea?

Mult mai târziu, Erwin Geschonneck avea să scrie în memoriile sale „În toţi aceşti ani am peregrinat prin lume purtând nestins în inimă un dor imens de patria mea. Eram conştienţi de faptul că, pentru a reveni pe locurile natale, în adevărata patrie, trebuia mai întâi ca fasciştii să fie zdrobiţi…”

Naziştii au şi început să viseze la războiul următor

În timp ce prin faţa ochilor lui Geschonneck se derulează întreaga lui viaţă* în timp ce se gândeşte la ţara sa, în Hecklingen, lângă Lüneburg, amiralul general von Friedeburg declară capitularea tuturor forţelor armate germane din nord şi din vest. Tratatul formai de capitulare urâtează să fie semnat a doua zi.

Şi tot cam în acelaşi timp, la Cartierul general al Marelui amiral Dönitz, generalul colonel Jodl îşi fră n-întă mintea, cum să-i învrăjbească pe Aliaţi între ei. În însemnările sale în legătură cu aceste maşinaţiuni apar multe idei ce aveau să ajungă după câţiva ani politică oficială

a guvernului postbelic al lui Adenauer „Viitoare posibilităţi de orientare, bazate pe opoziţia dintre Est şi Vest... Din toate acestea rezultă oricum că Germania, total înfrântă, a ajuns din nou, încăr de pe acum, un factor europeăn... Va veni momentul în care îi vom folosi pe ruşi împotriva anglo-americanilor... Important să nu-i supărăm în principiu pe englezi...”

În timp ce se ţes asemenea planuri, acei ultimi 350 de supravieţuitori de pe vasul răsturnat „Gap Arcona” încă nu ştiu dacă vor scăpa sau nu cu viaţă.

S-a lăsat întunericul, dar iată că Erwin Geschonneck vede, abia perceptibil, nişte bărci „Două bărci cu motor se apropie dinspre Neustadt şi o să ne salveze. Coasta este în mâna englezilor...”

Şi Heinrich Mehringer relatează „Era vorba de remorcherul „Neustadt”, care acosta la prova uriaşei carene a navei. Acolo era cel mai bine să acostezi. Noi, cei 85 de oameni, ne aflam însă la pupa şi am fost nevoiţi să alergăm până la prora pe bordul încins al epavei. Era atât de fierbinte, încât am fost nevoiţi să ne folosim de nişte sCânduri, pe care le-am aşezat una în faţa alteia, ultima fiind pusă mereu în faţa primei, şi astfel am putut străbate în fugă distanţa; Toţi au dat o mână de ajutor şi, până la urmă, au putut fi transbordaţi chiar şi cei foarte Slăbiţi După un drum de o

jumătate de oră, renfÖrcherul a acostat lângă podul de la Neustadt. Lângă debarcader staţionau tancuri englezeşti. Am coborât pe rând, în şir indian, pe chei, încă nu prea ne ţineam bine pe picioare.

De cum am pus piciorul pe pământ, ne-am simţit, în sfârşit, liberi.

Doi Tommi s-au apropiat de mine şi mi-au strâns mii nile. N-am înţeles niciun cuvânt din ce-mi spuneau mi-am dat însă seama că erau binevoitori cu noi. Apoi m-am trezit deodată singur. O luasem probabil tot timpul înainte. Mă simţeam ca în transă. Să tot mergi drept înainte. Am simţit deodată că mi-e frig, hainele de pe mine erau şi acum ude. Toate casele erau camuflate. Am continuat să înaintez prin beznă până am zărit undeva o lumină. Am căutat clopoţelul şi am văzut oameni ieşind din câteva locuinţe. I-am rugat să-mi dea puţină apă caldă sau, dacă se poate, nişte ceai. Le-am spus că vin de pe „Cap Arcona” şi i-am întrebat dacă m-ar lăsa să stau puţin la căldură, căci hainele de pe mine sunt ude. Dar niciun om din Neustadt n-a părut mişcat. La ultima uşă la care am sunat am avut însă noroc. O femeie-mi-a spus că toţi supravieţuitorii de pe „Cap Arcona” au fost găzduiţi la Şcoala de echipaje pentru submarine. Mi-a arătat şi cum să ajung acolo. Nu era prea departe.

Când am ajuns la poarta cazărmii, un englez

stătea de sentinelă în faţa ei. N-am spus decât „Cap Arconii” şi efectul a fost magic. S-a arătat extrem de prietenos şi m-a îndrumat pe unde s-o iau. De înţeles nu l-am înţeles.

Cazarma era în întregime camuflată. Nimeni nu credea că războiul s-a sfârşit. Am înaintat la noroc şi am pătruns într-o încăpere. Nimerisem în camera furierului, care răspundea de aşternuturi şi pături. În sfârşit eliberat, dar epuizat ei lihnit de foame, cu hainele ude pe mine şi cu groaza în suflet că m-aş putea îmbolnăvi tocmai acum, mi-am aşternut un culcuş din multe pături puse una peste alta şi m-am vârât în minunatul meu pat…”

Ţine-l bine, poate mai trăieşte! *

*

Însă la Neustadt şi la Pelzerhaken nu toţi oamenii îşi ferecau uşile şi ferestrele în faţa mizeriei deţinuţilor supravieţuitori. Existau şi oameni gata să le sară în ajutor.

Căci mulţi, dintre ei auziseră până pe ţărm, la o distanţă de cinci km, urletele înnebunite ale deţinuţilor cuprinşi de flăcări. „Soţia mea are şi astăzi în urechi strigătele acelea”, povesteşte Fritz Hallerstede, în vârstă de 70 de ani, domiciliat la Bremen. Văzuseră de la fereastra casei lor catastrofa, auziseră atacurile” auziseră urletele. Îi

văzuseră, de asemenea, pe puţinii supravieţuitori luptându-se fi apă pentru fiecare bârnă, îi văzuseră împuţinându-se rapid.

Apoi marea a început să se agite şi atunci a apărut o mică plută de salvare cu o mulţime de oameni pe ea, gata-gata să se răstoarne. Hallerstede l-a strigat pe cumnatul-său Hans Fröhlich, care locuia în aceeaşixcasă cu el: „Hai repede, trebuie să ieşim pe mare, aia se îneacă!”

Au dat fuga la ţărm şi au dezlegat o bărcuţă a proprietarului casei. S-au luptat cu marea aceea agitată până au ajuns la plută şi au remorcat-o. Şaptesprezece oameni erau pe ea. Unul căzuse aproape cu totul în apă, se ţinea numai cu mare greutate de plută şi chiar atunci îi dăduse drumul. Avea o vestă de salvare pe el, dar apa li şi trecuse de cap. Părea deja-mort’. „Ţine-l totuşi bine şi pe ăla”, i-a strigat Fritz Hallerstede unuia dintre deţinuţi, iar deţinutul l-a înşfăcat bine.

Ajunşi din nou aproape de ţărm, unde se afla un submarin pus o uscat şi care explodase, ţâşneşte deodată pe deasupra lor un avion de luptă englez care trage prin toate gurile de foc. Au văzut gloanţele, biciuind suprafaţa apei pe lângă ei, în direcţia submarinului pus pe uscat. „Cât pe ce să ne lăsăm cu toţii pielea acolo”, îşi aminteşte

Halierstede. „Câfed am ajuns pe ţărm, pe câţiva dintre supravieţuitori a trebuit să-i

sprijinim, ba chiar aproape să-i cărăm. Nu mai aveau niciun strop de putere”.

Au tras la mai şi trupul fără viaţă al omului cu vesta de salvare, l-au întins pe jos şi au făcut cu el încercări de reanimare. După un timp a început să respire şi a fost salvat.

Deţinuţii recunoscători le-au înmânat salvatorilor loc o atestare scrisă iiv limba engleză, prin care le mulţumeau pentru curajoasa lor intervenţie, întreprinsă cu riscul propriei vieţi: „Germanii Fritz Halierstede şi Hans Fröhlich şi-au pus în pericol propria viaţă salvând şaptesprezece deţinuţi din lăgăre de concentrare aflaţi pe „Cap Arcona” şi „Thielbek”, după scufundarea acestor nave la 3 mai 1945. Vă rugăm să nu le faceţi niciun fel de dificultăţi. Ei nu sunt naziști…”

Urmau semnăturile celor salvaţi.

Muppel, tu eşti oare?

În primele ore ale dimineţii de 4 mai 1945, doamna Eva Neurath se afla pe drumul ce duce de la Pelzerhaken spre Neustadt. Este originară din Memel. Soţul ei, Willi Neurath, fusese arestat în 1938 la Köln ca comunist. Ultima cairte poştală de la el o primise în octombrie 1944 din lagărul de concentrare Buchenwald „O duc bine. „De atunci nu mai ştia nimic despre el. Ea se evacuase din

Memel din” faţa Armatei Roşii, care înainta. În cele din urmă, găsiscă un adăpost într-o baracă de refugiaţi la marginea oraşului Neustadt. Zile la rând a tot văzut vapoarele staţionând în golful de la Neustadt. Lumcă vorbea că pe ele ar fi închişi criminali. Poliţistul local, sergent major Pilartzky, povestise în dreapta şi în stânga că nava „Cap Arcona” urmează să fie aruncată în aer, dat fiind că „pe ea se află tot felul de răufăcători” Ieri văzuse de pe ţărm nava „Cap Arcona’; în flăcări şi „Thielbek” scufundându-se. Astăzi pornise spre oraş să se intereseze cine fusese de fapt pe navele respective. La intrarea în oraş, vede un bărbat venină din direcţia opusă Are pantalonii arşi în mai multe locuri. Faţa îi e neagră, peste tot numai răni. Omul vine încet înspre ea, apoi se opreşte în loc. O întreabă: „Muppel, tu eşti oare? Era soţul ei.

Moartea îşi continuă opera

Heinrich Mehringer se trezeşte dintr-un somn adânc în patul pe care şi-l făcuse din pături de lână. „Oare am febră? Nu, sunt sănătos, drept care am întreprins primele căutări: Câţi dintre camarazii mei se putuseră salva? Şi câţi dintre ei şi-au pierdut viaţa în ultimul moment?”

În timpul nopţii, marea acoperise cu cadavre ţărmyl de la Neustadt. Şi nu numai aici, ci şi la

Timmendorf şi Scharbeutz, la Haffkrug şi la Pelzerhaken ţărmurile erau pline de cadavre umflate de apă, goale puşcă sau îmbrăcate în hainele vărgate de deţinuţi. Şi zi de zi, marea aduce la mai alte trupuri de oameni şi de cealaltă parte a golfului de la Lübeck, acolo unde astăk se află Republica Democrată Germană, marea aruncase leşuri la mal. La v Schwansee şi la Wärnkenhagen, la Redewisch şi chiar şi pe insula Poel. Multe dânt îngropate de îndată, fără a mai fi înregistrate, fără ca cineva să le desprindă matricolele de deţinuţi de pe hainele alb-albastre. Ulterior nimeni nu va mai putea spune cu precizie câţi oameni s-au înecat sau au ars în ziua aceea de 3 mai 1945. „Cuprinşi de milă faţă de noi, englezii ne îndopau cu atâta mâncai e, încât înwă vreo optzeci de oameni, epuizaţi şi lihniţi de foame, au plătit cu viaţa, această binefacere, a relatează Heinrich Mehringer. „Pur şi simplu n-au suportat o mâncare normală şi au un it în urma acelui act de caritate.

Aproape şi mai cumplită decât scufundarea navelor apărea pieirea supravieţuitorilor. În cadrul cazărmii a fost înfiinţat un spital polonez. Zi de zi maşini sanitare englezeşti cărau bolnavi în marele spital pentru a Li se face radiografii. Majoritatea dintre ei erau însă la capătul puterilor. Urmele lăsate de anii de detenţie nu puteau fi îndepărtate „nici prin cea mai bună îngrijire. Pe mine

comandantul m-a însărcinat să întocmesc o listă a tuturor supravieţuitorilor din rândul deţinuţilor, pentru a se putea organiza o asistenţă socială reglementată. Nici eu nu mă ţineam încă prea bine pe picioare, dar, în calitate de de ţinut-şef de lagăr, am asigurat cât am putut ordinea şi îngrijirea supravieţuitorilor de la Neuengamme…”

Sfârşitul este foarte aproape

La ora 9 dimineaţa, Peter West şi Don Saunders aud la popota ofiţerilor de la Fassberg ştirile transmise de „British Broadeasting Corporation” „Tancuri ale Armatei a 2-a britanice continuă înaintarea spre Kiel. Potrivit unor relatări neconfirmate, trupele noastre par să fi trecut canalul Kiel. Germanii au declarat oraşul Kiel drept oraş deschis şi tot aşa şi Flensburg la graniţa daneză. În declaraţiile de ieri ale Wehrmacht-ului se menţiona că cele două localităţi nu vor fi apărate.

Trupele britanice au ocupat ieri oraşul Hamburg. În nord-vestul Germaniei trupe canadiene au ocupat Oldenburg. Unele unităţi canadiene şi poloneze din această regiune au întâmpinat rezistenţă când au înaintat în direcţia Emden, în celelalte zone ale frontului lui Montgomery însă nu s-au mai dat decât puţine lupte. Corespondentul postului BBC, Chester Willmot, a declarat noaptea trecută că după

părerea sa, sfârşitul luptelor pe frontul Armatei a 2-a britanice ar fi foarte aproape.

Trupe britanice şi americane au făcut joncţiunea în diferite puncte, pe un aliniament de 70 de mile între Elba şi Marea Baltică, cu sovieticii. În apropierea coastei Mării Baltice au fost luaţi prizonieri 200.000 de militari, printre care şi comandanţii a doua armate germane. Sovieticii au luat la Berlin mai mult de 134.000 de prizonieri…”

Niciun cuvânt despre atacul asupra navelor. Niciun cuvânt despre pierderi. Niciun cuvânt despre cumplita eroare. Nici Peter West şi Don Saunders n-au idee de ea; Pentru ei, în această zi de 4 mai începe ultima lor misiune de război.

Bărbieritul pe credit

În ziua aceasta, oraşul Neustadt este invadat de indivizi în mizeri? Bolnavi, lihniţi de foame, goi se târăsc pe străzile oraşului. Unii cerşesc, alţii îşi iau singuri ce le trebuie. Majoritatea negustorilor din Neustadt îi privesc cu teamă.

Văzută prin prisma foştilor prizonieri, însă, situaţia se prezintă cu totul altfel. Bogdan Suhoviak, de exemplu, care n-a găsit altceva decât o bucată de pânză de vele şi s-a înfăşurat în ea ca într-o togă romană, părăseşte în această dimineaţă de 4 mai spitalul de urgenţă improvizat în Şcoala

de echipaje pentru submarine, unde fusese încărtiruit şi străbate străzile oraşului: „Magazinele sunt deschise. Frizerii lucrează. Întru în prima frizerie care-mi iese în cale şi rog să fiu bărbierit pe credit. Bă trânul frizer se uită uluit la îmbrăcămintea mea şi, fără niciun cuvânt, mă bărbiereşte, foarte atent şi-mi aranjează părul abia crescut. Mă îndrept apoi spre un magazin universal. Noaptea trecută se făcuseră aici mai multe spargeri – lucru explicabil dacă te gândeşti că în Neustadt; e află acum câteva zeci de mii de oameni aproape morţi de foame. Dimineaţa, englezii, instalaseră în faţa magazinului doi ostaşi de planton. Îl întreb pe unul dintre ei de upţie aş putea să-mi procur câteva lucruri de îmbrăcat. „Sunteţi englez? mă întreabă el. Nu, nu sunt englez, sunt polonez. De ce sunteţi îmbrăcat atât de bizar? M-am salvat de pe vaporul scufundat. Nu puteţi umbla aşa, pe aici, o să vă fac eu rost de tot ce vă trebuie. Şi le şi strigă cumpărătorilor din magazin: Get out! Proprietarul magazinului îmi dă rufărie, o cravată, un costum pe măsura mea, şosete, pantofi. Pe deasupra, soldatul englez îmi dă cincizeci de ţigări, precum şi sfatul de a mă prezenta la comandamentul militar englez, întrucât cei de acolo au mare nevoie de cunoscători de limbă engleză. Îi mulţumesc, intenţionez însă să mă intereşez mai întâi de prietenii mei. Nu-i mai găsesc decât pe câţiva

dintre camarazii mei. Încep să înţeleg adevăratele proporţii ale tragediei. Împreună cu ceilalţi supravieţuitori hotărâm să-i înregistrăm sistematic pe cei salvaţi şi pe cei înecaţi”.

Între timp englezii creaseră la Neustadt un comandament militar, în fruntea căruia se afla maiorul de infanterie Quail. Aşa cum pe Heinrich Mehringer îl făcuse deţinut – şef de lagăr al germanilor în cazarma Şcolii de echipaje pentru submarine, tot aşa acum îi dă lui Bogdan Suhoviak funcţia de şef al administraţiei poloneze a regiunii Neustadt, iar lui Vasilii Bukreiev pe cea de şef al grupului sovietic. Sarcina lor imediată constă în a alcătui, cel puţin pentru moment, o listă a celor salvaţi şi a morţilor. Este o treabă dificilă, căci fără întrerupere marea aruncă alte cadavre la mal, oră de oră alţi deţinuţi sfârşiţi de puteri îşi dau sufletul în spitale şi lazarete de urgenţă, iar mulţi dintre cei salvaţi dispar pur şi simplu îndată ce se simt din nou în stare să umble. Până la urmă se ajunge totuşi la următoarea concluzie, cât de cât certă în dimineaţa zilei de 3 mai, pe vasul „Athen” se aflau 1998 de deţinuţi din lagărele de concentrare. Atunci când avioanele „Typhoon” au declanşat atacul împotriva lui „Cap Arcona”, iar escadrila a 3-a, cu Peter West şi Don Saunders, trăgea cu toate armele aflate la bord asupra tunurilor antiaeriene ale navei „Athen”, un membru al echipajului de pe „Athen” a arborat

steagul alb. Prizonierii au sărit pe mal, fără a mai avea de întâmpinat vreo rezistenţă din partea paznicilor SS sau a marinarilor de pe vas. În felul acesta s-au putut salva toţi prizonierii de pe „Athen”, precum şi echipajul şi SS-iştii.

Pe „Thielbek” se aflau 2800 de prizonieri din lagăre de concentrare. Doar 50 dintre ei au ajuns vii la mal. Majoritatea paznicilor lor SS şi a infanteriei marine şi-au pierdut şi ei viaţa, precum şi cei mai mulţi dintre membrii echipajului, cum ar fi căpitanul John Jacobsen, primul ofiţer Andresen, mecanicul şef L-au. Au putut fi salvaţi ofiţerul de rangul II Walter Felgner, ofiţerul de rangul III Schiotmann şi trei marinari.

Pe „Cap Arcona” se aflau la 3 mai aproximativ 4.500 de prizonieri. 350 dintre ei au fost salvaţi. Din cei 600 de paznici SS şi membri ai infanteriei marine, cele 24 membre ale trupelor SS şi cei 70 de membri ai echipajului au fost salvaţi cam 490. Aşadar mai mult de 7.300 de persoane şi-au pierdut viaţa pe nave sau în valuri. Pe plajele de la Pelzerhaken şi Neustadt au fost împuşcaţi în ziua de 3 mai 1945 aproximativ 400 de deţinuţi aflaţi în vbărci.

i

Războiul încă nu s-a sfârşit

La Cartierul general al Marelui amiral Dönitz, la Mürwik, lângă Flensburg, noul şef al guvernului îl pri îneşte după micul dejun pe Amiralul von Friedeburg, care îi relatează despre întrevederea sa cu mareşalul Montgomery. Acesta din urmă ar fi dat asigurări că acei soldaţi germani care fug din faţa Armatei Roşii şi „doresc să se predea, vor fi făcuţi prizonieri de război” „Verbal el a mai dat apoi asigurări că nu va preda Rusiei prizonierü de război germani*[25].

În condiţiile date, Dönitz decide că trebuie semnat de îndată armistiţiul cu Montgomery, dar că războiul cu ruşii urmează să fie continuat. „Războiul nu s-a încheiat încă”, declară Marele amiral. Iar feldmareşalul Keilel dă un ultim ordin, JLn Răsărit lupta va fi continuată, pentru a salva cât mai mulţi germani de bolşevizare şi înrobire. ”[26]

Pentru prima oară se rosteşte aici, la Cartierul general al succesorului lui Hitler, o noţiune care se va perpetua ca linie politică a guvernului postbelic al Germaniei ecei dientale: „Orientare spre Vest”. În însemnările lui Ltidde Neurath, aghiotantul lui Dönitz, citim notat la data de 4 mai 194 &, ora & 1 „Urmând linia politică

25♦ ♦ Lüdde-Neuraih, Regierung Dönitz (Guvernul lui Dönitz — Nota trad:), p. 176.

26 Schramm*, loc. cit., p. 1672.

stabilită de orientare spre Vest, Marele amiral emite, următorul ordin, fără a fi presat de inamic

1. Încetarea activităţii de luptă a submarinelor. Dezafectarea acestora. Folosirea carburantului pentru transportul refugiaţilor şi în economie.

2. Evitarea cu orice preţ a unor incidente în Norvegia.

3. Eliberarea regelui Belgiei.

Ordinul de încetare a activităţii de luptă a submarinelor a fost înfrumuseţat de Dönitz cu un... ordin de zi" eroic:

„Ostaşi ai mei care luptaţi pe submarine! Lăsăm în urma noastră şase ani de război pe submarine. V-aţi bătut ca leii... Neclintiţi şi fără pată depuneţi astăzi armele, după o luptă eroică fără egal... Păstraţi-vă şi pe viitor spiritul vostru de luptători pe submarine, spre binete patriei noastre. Trăiască Germania! Marele amiral al vostru. „[27]

E adevărat că din cei 39.00. O de luptători pe submarine[28] doar 7 ÖÖÖ au mai avut posibilitatea să depună armele.

Căci 32.000 de sutţmarinişti „ai săi" nu mai trăiau, fuseseră trimişi ia moarte de Marele „lor" amiral.

---

27 L üdde-Neurath, loc. cit., p. 177.

28 Schramm, loc cit., p. 1*73-.

Până în ultima zi Dönitz, care potrivit propriilor sale vorbe se simţea în comparaţie cu Hitler ca „un cârnăcior”, şi-a chemat ostaşii să moară pentru nazişti. Era începutul lunii aprilie 1945 când el încă le mai spunea colaboratorilor săi din Statul major „Cu siguranţă că nu trebuie să vă explic mai pe larg că în situaţia noastră capitularea ar echivala cu sinuciderea, că ea ar însemna moarte sigură, capitularea ar însemna moartea, distrugerea mai rapidă sau mai lentă a milioane de gerânani şi că, în comparaţie cu ea, jertfa de sânge chiar şi a celor mai dure evenimente de război pare infimă…”

Eşti un împuţit de nazist

Singurul negociator utilizabil al marinei din Neustadt era preotul local, un profesor de teologie pe nume Martin. Redecker. Pentru a veni în ajutorul unor ofiţeri de la cazarma marinei arestaţi între timp, el s-a dus împreună cu un medic al marinei la comandantul garnizoanei engleze. Maiorul Quail l-a primit cu cuvintele: „Eşti un împuţit de nazist” şi i-a tras o mamă de bătaie.

Redecker avea impresia că englezii nu deţineau „informaţii suficiente” în legătură cu desfăşurarea reală a Crimelor naziste. „Trupele engleze care intrau în oraş aveau probabil impresia că la Neustadt s-au comis împotriva

oamenilor crime ca cele de la Belsen. Drept care comandantul unităţii de tancuri englez a dat ordin ca toate spitalele germane, în care zăceau pe atunci circa trei mii de răniţi grav, să fie evacuate, pentru a putea fi internaţi în ele deţinuţii răniţi precum şi naufragiaţii care se salvaseră de pe vasul incendiat „Cap Arcona” şi reuşiseră să ajungă la mal…”

Deşi cifra de trei mii era la fel de exagerată ca şi clasificarea soldaţilor germani drept „răniţi grav” (în spitalul din Neustadt şi în lazarete se aflau, potrivit declaraţiilor făcute de diferiţi medici, preponderent cazuri uşoare de boală), maiorul Quail a anulat totuşi primul său ordin. Deţinuţii aveau să fie primiţi suplimentar în spitale şi să se bucure de un tratament la fel de bun ca şi ostaşii Wehrmacht ului.

Redecker a avut succes la maiorul englez şi cu intervenţia sa în favoarea ofiţerilor arestaţi. Locotenent comandorul Ziemann făcuse şi el parte dintre cei care s-au pus de îndată sub protecţia englezilor. Şi pe bună dreptate deţinuţii l-ar fi strâns cu siguranţă de gât. Soldaţii din marină comandaţi de el fuseseră doar aceia care îi masacraseră, pe plajele de la Neustadt şi Pelzerhaken, pe deţinuţii din bărcile de la „Stutthof”, bătrâni, femei şi ce/pii. Tot ei fuseseră aceia care de la bordul unor bărci ale marinei militare trăseseră apoi asupra deţinuţilor care se

zbăteau în văluri. Şi tot ei fuseseră aceia care îi lichida seră pe ţărm pe mulţi dintre naufragiaţii care reuşiseră să ajungă pe uscal.

Locotenent comandorul Ziemann însă a declarat ulterior doar următoarele „Am văzut că vreo 25 de ostaşi ai marinei trăgeau de pe puntea şalandei înspre interiorul vasului. Le-am ordonat să înceteze imediat focul”, susţine el, şi englezii l-au crezut. L-au crezut şi pe comandantul garnizoanei din Neustadt, căpitan comandorul Heinrich Schmidt, care a declarat că „a pus la dispoziţie toate vasele disponibile pentru salvarea naufragiaţilor”. Maiorul Quail n-ar fi trebuit decât să-i întrebe” pe câţiva dintre deţinuţi, ca de exemplu Suhoviak sau Bukreiev sau Geschonneck, când au apărut primele bărci de salvare, şi pe cine au luat ele la bord şi asupra cui au tras soldaţii de marină; ar fi înţeles imediat dacă explicaţia căpitan comandorului Schmidt era adevăr sau minciună. Dar nu s-a întâmplat nimic de felul acesta. Unul singur a ajuns la închisoare şi a zăcut acolo 18 luni Heinrich Bertram, căpitanul lui „Cap Arcona”.

Ulterior, teologul Redecker a făcut o prezentare publică a evenimentelor, în care lucrurile arată cu totul altfel: într-un articol de presă nedatat, fără să fie indicată publicaţia, articol, aflat astăzi în arhiva şcolii primare şi

superioare „Am Steinkamp” din Neustadt, se spune: În cazul deţinuţilor din lagărele de concentrare aflaţi în şalande care au fost împuşcaţi pe plajă, ar fi fost vorba „în special de prizonieri evrei din Răsărit” iar „poliţia germană” ar fi intervenit ca „să se pună capăt împuşcăturilor, prizonierii să fie transferaţi la Şcoala de echipaje pentru submarine şi să fie daţi acolo în grija Marinei de război” Ca şi cum măcar şi un singur deţinut care supravieţuise masacrului ar fi primit chiar şi numai o coajă de pâine din partea marinei…

Navele cu deţinuţi din golf ar fi arborat, se spune în continuare în articol, „steagul alb sau steaguri ale Crucii roşii”, în schimb, forţele aeriene maritime” engleze n-ar fi recepţionat ordinul lui Montgomery de a înceta atacul aerian.

Articolul nu aminteşte deloc faptul că din bărcile marinei s-a tras asupra deţinuţilor care se zbăteai? în valuri, ba dimpotrivă, se susţine „Singurul ajutor eficient a venit din partea celor patru şalupe ale marinei militare.

Astfel funcţiona în anii de după război procesul de falsificare a istoriei.

Pe sine însuşi, preotul marinei se prezintă în chip de erou: „Decesul în masă al deţinuţilor a avut pentru oraşul Neustadt şi împrejurimile sale un epilog cutremurător. Trupele terestre engleze n-au văzut decât mulţimea de victime ale

catastrofei şi au fost bombardate de către deţinuţii acum eliberaţi cu acuzaţii împotriva germanilor… Cel mai înverşunat a fost un locotenent comandor britanic. El a fost cât pe ce să împuşte, ca măsură represivă potrivit legii marţiale; un medic german precum şi pe preot în apropierea magaziei de materiale. Intenţia sa a fost zădărnicită de intervenţia energică a unui deţinut belgian. În felul acesta au putut fi evitate urmări dintre cele mai grave ale catastrofei…”

Şi în vorbele alambicate specifice preoţilor militari germani, crimele fasciştilor sunt mistificate într-o sumbră predică din amvon „Cap Arcona” a devenit un simbol pentru forţele demonice ale unui neîndurător război de distrugere. Fie însă ca el să ne şi avertizeze că în haos slujirea responsabilă a iubirii de aproape poate face dovada faptului că există o forţă mai puternică decât demonii războiului…”

O salvă pentru morţi

La ora 18.30, în această zi de 4 mai 1945, ofiţerii germani Friedeburg, Kindel, Wagner, Poleick şi Friedel semnează la Häcklingen lângă Lüneburg „actul de capitulare”. Totodată mareşalul B. L. Montgomery îşi pune, şi el, semnătura pe acel „Instrument of Surrender”, care constă dintr-o singură filă şi în care se

precizează „Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului se declară de acord cu predarea tuturor trupelor germane din Olanda, din Germania de nord-vest, inclusiv în insulele Friesland şi Helgoland, precum şi din toate celelalte insule din Schleswig-Holstein şi din Danemarca către Comandamentul suprem al Grupului de Armate 21. Aceasta include şi toate navele din zonă... Toate acţiunile de luptă pe uscata în apă şi în aer ale trupelor germane în zonele menţionate vor fi sistate la ora 08,00 dimineaţa potrivit orarului britanic de vară dublu decalat[29], în ziua de sâmbătă, 5 mai 1945..."

Abia semnat acordul, că a şi fost încălcat de Dönitz. La ora 13 se întâlnesc la Cartierul său general SS-Führer Heinrich Himmler, generalii Keitel şi Jodl, gauleiter-ul SS Wegner şi câţiva ofiţeri de marină. Ei hotărăsc să ignore pur şi simplu propoziţia „Aceasta include şi toate navele din zonă". Dönitz dă „amiralităţii" sale ordinul de a trimite toate vasele în stare de funcţionare spre Răsărit. Sub cuvântul de ordine „Salvare de bolşevism" ele urmează să scoată soldaţi şi civili în ultimul port ţinut încă de Wehrmacht, Heia lângă Danzig, şi să-i aducă spre vest. Acţiunea

---

29 Orarul britanic de vară dublu detalat corespunde orarului de vară german simpiu, deci în ambele vâriante ora 8.

♦ Prizoniere din lagărul de concentrare Stutthof, precum şl femei deportate din Ucraina ca „mînă de lucru din Răsărit", adusă să lucreze pe domeniile din Holstein.

reuşeşte. Cu excepţia celor 19.152 de oameni care-şi pierd viaţa pe parcursul acţiunii.

La Neustadt, chiar şi în dimineaţa aceasta, când aici războiul se sfârşise, marea aruncă din nou sute de cadavre la mal. Toţi morţii sunt îngropaţi în gropi comune, săpate în mare grabă pe plajă. Timp de ani şi zeci de ani de-a rândul marea va tot săpa în mai şi va tot dezgropa osemintele acelor oameni.

În septembrie 1945, postul de jandarmi Timmendorferstrand raportează următoarele… până astăzi au fost îngropate 751 de cadavre aruncate de mare la mal. S-a procedat pe cât posibil la o identificare autorizată a cadavrelor, iar apoi ele au fost îngropate în cimitirul Timmendorfer Strand, parte din ele în gropi comune…”

În memoria celor morţi, Comitetul internaţional al deţinuţilor, din care fac parte şi Rudi Goguel, Heinrich Mehringer, Alexandr Mahnev, Vasilii Bukreiev şi Erwin Geschonneck, hotărăşte organizarea unui marş funerar de-a lungul plajei, de la Neustadt şi până la pelzerhaken. Acolo unde ieşise la mai Bogdan Suhoviak se afla cea mai mare groapă comună La 7 mai 1945, o zi înainte de încetarea definitivă a crimelor celui de-al II-lea război mondial, un lung cortegiu de oameni din multe ţări ale lumii se deplasează într-o tăcere deplină de-a lungul mării,

care mai arunca şi acum cadavre la mal. Ofiţerul sovietic Alexandr Mahriey scrie în legătură cu acest moment „Pe drumul de ţară, de-a lungul ţărmului golfului, oamenii se adunau la locul convenit mulţi ruşi, „francezi, cehi, polonezi, italieni precum şi o serie de rusoaice. Ne-am continuat drumul de-a lungul pădurii. O peninsulă ieşea din apă asemenea unui bulgăre de pământ. Pe ea zăceau de-a valma, cadavre aduse de ape. La marginea pădurii fusese săpată o imensă groapă comună. Am început să-i înmormântăm. Am alergat multă vreme de la un cadavru la altul şi le-am tot privit chipurile înnegrite, umflate de apă. Speram să-l găsesc printre morţi pe prietenul meu Yasia. Nu l-am găsit. Cu siguranţă că mai plutea încă pe undeva, în largul mării. Am construit din piatră cât ne-am priceput de bine, un monument funerar, pe care am scris cu litere mari negre" Veşnică amintire deţinuţilor din lagărul de concentrare Neuengamme. Ei au pierit la scufundarea navei Cap Arcona la 3 mai 1945".

Un deţinut norvegian din lagărul de concentrare rosteşte un necrolog. Apoi un pluton de soldaţi britanici de sub comanda căpitanului Pratt trage o salvă deasupra mormântului încă deschis. Mulţi oameni plâng, /plâng şi oameni din Neustadt.

În ziua următoare însă, iată-i jubilând E pace! Oameni care-şi sunt complet străini se

îmbrăţişează. În piaţă începe un fel de petrecere, se bea, ba chiar se dansează. Sunt şi germani în mulţime. Deodată se aduce şi de mân care. Totul aici pare o înfrăţire între popoarele lumii, pe când în toate celelalte oraşe germane domneşte o tăcere împietrită.

Zofia Pracka nu-şi găseşte fraţii

La câteva zile după această sărbătoare a păcii la Neustadt, ajunge aici şi Zofia Pracka. De la Plön fusese trimisă la Haffkrug. Acolo englezii reuniseră toate persoanele deportate" într-un mare displaced Persons Assembly Camp" (lagăr de adunare a persoanelor deportate). Haffkrug se află la doar câţiva km mai la sud de Meu tăadt. Când a ajuns pe plajă, a văzut zăcând acolo o mulţime de cadavre. Printre ele şi cele ale unor oameni cu un „P" roşu cusut pe hainele vărgate, polonezi A aflat de atacurile asupra vaselor, în momentele în care cerul era seni", putea să şi vadă în depărtare epava navei „Cap Arcona".

Zofia Pracka a plecat la Neustadt. A tot căutat şi a tot căutat. Dar fraţii mi şi i-a găsit. În schimb, a găsit un medic polonez, Dr. Janusz Okla, care-i văzuse pe „Cap Arcona" pe cei doi fraţi Tadeusz şi Stanisław Pracki. Asta se întâmplase înainte de atac. Şi a mai găsit pe încă cineva. Pe medicul deţinut Dr. Tadeusz Kowalski. Acesta îi

mai văzuse pe cei doi fraţi pe punte, când vasul începuse să ardă. Şi, îl i sfârşit, a mai întâlnit şi un polonez, care lucrase ca infirmier în spitalul din Neuengamme, Gerard Pisarski, un tânăr de douăzeci de ani. Acesta se aruncase în apă cam în acelaşi timp cu fraţii Pracki. O bucată de timp îi mai văzuse. Apoi însă a intrat el însuşi în panică, pentru că nu învăţase niciodată să înoate şi nu ştia decât să „vâslească" puţin. Până când un camarad german mai în vârstă, care înota în preajmă, iia arătat ce să facă; şi, se vede că în timp ce Gerard Pisarski lua primele sale lecţii de înot, scăpând astfel cu viaţă, cei doi fraţi Tadeusz şi Stanisław Pracki, în vârstă de 22 şi 20 de ani, probaBil, că se duseseră la fund. Gerard Pisarski nu-i mai văzuse. Nu i-a mai întâlnit nici la Şcoala de echipaje pentru submarine.

Zofia Praeka continuă să-i caute. Întreabă sute de oameni. Zi de zi cutreieră plajele, întoarce cadavrele umflate de apă cu faţa în sus, îşi caută fraţii. Zadarnic.

Polonezii salvaţi de la Neustadt o primesc în mijlocul lor ca pe o soră. Rămâne aici un an întreg. La 8 mai 1946 se întoarce în sfârşit în Polonia. La. Józefin, oraşul în care domiciliază, nu mai trăieşte acum nimeni din familia ei. Tatăl, mama şi cei doi fraţi au fost victime ale acestui-război. Nu, zice ea, dacă e să o luăm aşa, nu victime ale războiului, ci victime ale fasciştilor.

Mai avusese şi trei unchi, fraţii tatălui ei. Nici pe aceştia nu i-a mai găsit Unul dintre ei, Stanisław Pracki, murise de foame în lagărul de concentrare Dachau. Ceilalţi doi, Franciszek şi Waclaw Pracki, fuseseră împuşcaţi de germani la Toma szow Mazowiecki. Împreună cu alţi 118 „ostateci” din Polonia.

Cum mai poate arăta viaţa pentru o femeie ca Zofia Pracka? Zofia se înscrie la facultatea de farmacie, ajunge farmacistă, se căsătoreşte cu inginerul Tadeusz Raczynski, are trei fetide Barbara ajunge medic, Agnieszka ecolog, iar Maljorzata se specializează în chimie alimentară.

Îi urăşte oare Zofia Pracka pe germani, care i-au pricinuit atâta rău? „Nu, nu pe germani, pe fascişti. „În octombrie 1981 Zofia Pracka a fost din nou în Republica Federala Germania. La Neuengamme, la Neustadt, iar la inaugurarea monumentului de la fostul lagăr de concentrare Neuengamme ea a adus cu ea ultimele scrisori ale fraţilor ei şi fotografii ale lor, pe care le-a donat muzeului comemorativ.

Supravieţuitorii se întorc acasă

La 9 mai soseşte la Neustadt o delegaţie a Armatei Roşii. Începe întoarcerea în patrie.

La 22 decembrie 1945 Vasilii Bukreiev se află din nou la Moscova. Ţara îl sărbătoreşte. I se

decernează titlul de „Erou al Uniunii Sovietice”. Astăzi, după treizeci de ani de muncă în conducerea navigaţiei pe Volga, trăieşte ca pensionar la Moscova. Activează în „Comitetul veteranilor de război”. I-a revăzut de mai multe ori şi pe camarazii săi Erwin Geschonneck şi Bogdan Suhöviak.

Locotenentul major Suhoviaka mai rămas încă un an întreg la Neustadt, ca ofiţer de legătură polonez. La 8 mai 1946 soseşte la Szezecin, cu un vapor din Lübeck. „Toţi sunt adânc emoţionaţi văzându-se din nou în patrie. Deşi fuseserăm eliberaţi încă cu un an înainte, abia acum ne simţim cu adevărat liberi. La 11 mai 1946 ajung acasă, la Poznan. Bunica mea, în vârstă de 92 de ani, este încă în putere. Mama fusese în toţi aceşti ani grei de ocupaţie raza de lumină a familiei. Iar draga mea soţie muncise din greu, asemenea tuturor polonezilor, la „Warthegau” şi, totuşi, îşi crescuse foarte frumos copiii. Fiul meu, pe care îl văzusem ultima oară la vârstă de cinci ani, era acum un sportiv înalt, de 11 ani. Cele mai mari dificultăţi le am cu fiica mea. Nu avea nici doi ani când am fost silit să-mi părăsesc familia. Acum are 8 şi nu mă recunoaşte Multă vreme mi se adresează cu „nene”…”

Erwin Geschonneck se duce la Hamburg. Când teatrele de acolo îşi reiau activitatea, apare pe scenă în „Kammerspiele”, angajat de Ida Ehre.

Interpretează pe berlinezul Kohlenmann în piesa „Das Abgründige în Herm Gerstenberg”, un rol mic. Joacă în piese de Ibsen precum şi în piesa antirăzboinică a lui Wolfgang Borchert „Draussen *vot* der Tür”.

Dar el nu este numai berlinez, el este totodată şi comunist. Pleacă în zona de răsărit, la Berlin, la Bert Brecht şi joacă acolo, primul său rol mare, rolul argatului Matti în „Puntila” Devine celebru, i se încredinţează roluri principale în multe filme ale studiourilor DEFA, în „Biberpelz”, în „Beil von Wandsbek”, în „Hauptmann von Köpenick”, în „Nackt unter Wölfen”... Jeder ştirbt für sich allein” şi „Jakob der Lügner” Să tot fie vreo treizeci de filme, pe care şi-a pus amprenta sa acest mare actor. Un singur rol nu i se încredinţase însă să joace: propriul său rol, pe care l-a jucat la Sachsenhausen şi la Dachau, la Neuengamme şi la scufundarea lui „Cap Arcona”. 37 de ani a trebuit să aştepte acest rol. Apoi studiourile de televiziune DEFA au produs filmul „Omul de pe Cap Arcona”. Omul e „te Erwin Geschormeck. Rolul interpretat de el este propriul său rol. Viaţa interpretată pe ecran este viaţa sa. Un film care poate că va ajunge într-o zi şi En Republica Federală Germania, dar poate că pentru asta va trebui să mai treacă timp.

Ne-am făcut doar datoria

Martin Trevor Scott Rumbold, bărbatul care a scufundat „Cap Arcona”, n-a ştiut timp de 37 de ani ce navă scufundase. Nici Don Saunders n-a ştiut-o, nici Pierre Clostermann şi nici Johnny Baldwin. Niciunul din piloni n-a ştiut-o, în afară de Peter West, iar acesta a tăcut.

Peter West mi-a povestit cum aflase aceasta şi ce gânduri l-au frământat de atunci. Ulterior, asta înseamnă în vara lui 1982, respectiv la 37 de ani după atacul asupra lui „Cap Arcona”. Pe atunci Peter West era deja de cinci ani pilot pensionar al „Royal Air Force” şi trăia în sud-vestul Angliei la o fermă, Îl găsisem printr-un anunţ dat la „Air Mail”, ziarul veteranilor din RAF. Îi cunoşteam numele din jurnalele de operaţiuni ale flotei ai 2-a aeriene din ziua de 3 mai 1945”. Peter West mi-a povestit următoarele

„Am doborât şapte avioane în primele cinci zile ale lunii mai 1945. De atacul asupra navelor în ziua de 3 mai 1945 îmi aduc perfect aminte. Până; atunci niciodată nu văzusem o asemenea concentrare de vase germane. De necrezut câte pluteau acuma pe apă. Nave de transport, şahxpe de patrulare, submarine. Îmi amintesc bine de un şir întreg de submarine care navigau *la* suprafaţă. Avioanele „Typhoon” şi-au luat drept ţintă nava” cea mare. An atap cat-o cu rachete. Noi trebuia să

anihilăm antiaeriana. Apoi veneau avioanele” Typhoon”, care au pricinuit distrugeri uriaşe navelor. Pe atunci nu ştiam ce fel de nave erau acelea şi cine se găsea pe ele. Ulterior am auzit ce număr enorm de oameni se afla pe nave şi că mulţi dintre ei au fost ucişi. Cât de mulţi exact, asta nu mai ştiu.

Pe urmă am participat la un nou atac, Johnny Baldwin şi cu mine. Am zburat în regiunea Schleswig şi la nord de Kiel. Majoritatea vapoarelor dispăruseră. Am atacat un aeroport chiar la nord de Kiel. Intenţia germanilor era atunci să expedieze din zonă cu acele „Junkers 352” mari unităţi militare. Dar acestea erau mai curând planoare pentru mărfuri decât avioane. Apoi am atacat hidroscala de lângă Schleswig. Eu am doborât două” Dornier 24” şi cred că Johnny Baldwin a reuşit să doboare un „Ju 88”. Apoi am bombardat pe cont propriu bateriile antiaeriene din jurul aeroportului Schleswig. Îmi amintesc bine de acel moment, căci de pe timpul bătăliei Angliei n-am mai pomenit niciodată un asemenea „foc de artificii” ca în jurul acestui aeroport. Pur şi simplu de nedescris. Zburăm paralel, unul lângă altul, Johnny şi du mine, fiecare de câte o parte a aeroportului, încercând să dispersări astfel focul antiaerienei. Apoi l-am pierdut din ochi pe Johnny şi el pe mine. Îmi amintesc că l-am întrebat prin radio: „Unde dracu’ ai dispărut, că nu te mai pot

vedea?” De fapt, doar norii de fum de la bateria antiaeriană erau cei care ne împiedicau vederea. Au fost momente foarte grele pentru noi. Am mai atacat apoi fiecare câte un hidroavion aflat pe apă. Da, aceasta a fost ziua de 3 mai şi participarea noastră la marele atac împotriva navelor.

Tred zile mai târziu am aflat cine erau cei de pe nave. S-a întâmplat astfel: la 5 mai am doborât, la nord de Hamburg, un mic avion de tipul „Fieseier Storch”. Înâă indivizii de la secţia de informaţii mi-au declarat că doborârea acelui avion nu-mi poate fi recunoscută, întrucât camera mea de luat vederi nu funcţionase şi deci nu puteam prezenta imaginea înregistrată pe peliculă a acţiunii mele. Avioanele noastre erau înzestrate cu camere de luat vederi, care erau cuplate cu tunurile de bord. De fiecare dată când apăsai pe butonul „foc”, camera înregistra şi ea imaginea obiectivului asupra căruia îţi îndreptaseşi focul. Acele imagini constituiau pentru cei de la secţia de informaţii dovezile pe baza cărora îţi recunoşteau sau nu doborârea vreunui obiectiv. Ori le aduceai fotografiile, ori le aduceai pilotul în persoană. Mi-am luat deci un Jeep şi m-am deplasat la locul unde doborâsem avionul. Era undeva la nord-vest de Hamburg, îmi scapă acum numele localităţii, şi am trecut cu Jeep-ul prin Hamburg. Era ziua în care a intrat în vigoare armistiţiul. Şi iată că am identificat, într-adevăr,

locul în care doborâsem avionul, am făcut o fotografie şi ne-am întors. Când am ajuns la Fassberg, acolo era în toi o mare petrecere, evident pentru a sărbători victoria. Un alt camarad de-al meu plecase însă până la Lübeck. Nu mai ştiu exact cine era. Când s-a întors, m-a întrebat „Ştii că pe unul din vase erau de fapt deţinuţi, că nava s-a scufundat, iar ei s-au înecat cul; oţii?" A fost o veste foarte tristă într-o zi ca aceasta. Era îngrozitor să te gândeşti că nişte oameni, care ne aşteptaseră pe noi să-i eliberăm, fuseseră apoi împuşcaţi chiar de iioi. Noi însă nu ştiusem nimic. Nava respectivă nu purta niciun fel de semn distinctiv care să ne indice că transportă deţinuţi şi atunci bineînţeles că avioanele „Typhoon" au scu fundat-o. Da, acum îmi amintesc, erau câteva mii de oameni pe navă, nu-i aşa? Parcă vreo şapte mii? îmi amintesc în orice caz c9 era vorba de *6* cifră enormă. Probabil că i-au înghesuit acolo ca pe nişte sardele, căci nu era o navă prea îţiare. Cât de mare? 27.000 de tone, un uriaş al oceanelor? N-aş fi crezut. Văzută de sus, părea mult mai mică. Am auzit pe urmă că marea a fost zile de-a rândul, acoperită de câdavre. Trist, foarte trist. O eroare monstruoasă. Greşeala însă s-a datorat faptului că n-a existat nici cel mai mic indiciu – îmi amintesc asta foarte bine – care să arate că navele ar fi altceva decât nişte nave obişnuite de transport. Noi

declanşasem atacul asupra forţelor maritime şi era deci de datoria noastră să atacăm navele de transport, navele de război precum[30] şi tot ceea ce plutea pe mare sub pavilion nazist…”

Moartea s-a prezentat la petrecerea dată în cinstea victoriei *

Pierre Clostermann nu-şi mai aminteşte deloc de atacul împotriva vapoarelor. El, vestitul Clostermann, „asul aviaţiei”, „primul pilot de vânătoare al Franţei” (titlu primit încă de la vârstă de 24 de ani), învingătorul din 33 de grele bătălii aeriene, autorul cunoscutei cărţi „Marea arenă”, şi-a şters complet din memorie această cea mai sângeroasă zi din cariera sa de aviator. A scris un capitol întreg despre ziua de 3 mai 1945, l-a intitulat „Ultima încercare” *, dar în legătură cu „Cap Arconă” nu găsim în el niciun cuvânt. Doar legenda despre plănuita fugă a conducerii naziste în Norvegia o întâlnim şi la el: „De la o oră la alta devine tot mai evidentă manevra de retra gere spre Norvegia. Marele convoi de nave din dreptul oraşul Kiel, traficul aerian neîntrerupt peste Skâgerrak! rezistenţa îndrăcită la sol... Mă gândesc tot Jtiflapul la avansarea mea şi simt

30 Pierre Clostermann, Die grosse Arena (Marea arenă — Notm trad.), Alfred Scherz Verlag, Bern, 1951, p. 311.

♦ Clostermann, loc. cit, p. 312 şi urm.
Scrisoarea lui Clostermann către autor, din 16. i). 1982

lircând în miile ceva ca un fel de ură. Evident că situaţia mea ar fi într-adevăr foarte delicată dacă pe englezi nu i-ar caracteriza acel spirit deschis, sportiv Căci în fond eu nu sunt decât un sublocotenent şi am totuşi sub comanda mea ofiţeri englezi mai mari în grad, o sută douăzeci de piloţi şi nouă sute de oameni. Cunosc prea bine Strădaniile Cartierului general de la Londra de a-mi îmbunătăţi în această privinţă situaţia. Celor de la Paris însă nici nu le pasă. Acolo singura lor grijă este politica şi nu-şi bat prea tare capul cu promovarea unor oameni care încă mai luptă pe front. Dar toate acestea nu mă împiedică să-mi îndeplinesc şi astăzi cele trei misiuni primite. Mă întorc ca bătut... „*

Trei acţiuni de luptă, aşadar, însă asupra căror obiective? Pierre Clostermann nu-şi mai aminteşte. 37 de ani mai târziu susţine într-o scrisoare adresată autorului rândurilor de faţă:

„Cred într-adevăr – dar este posibil să mă şi înşele memoria – că avioanele „Typhoon" din escadra 122, care n-au fost niciodată utilate cu bombe sau rachete, n-au participat la atacurile împotriva navelor „Cap Arcona" sau „Thielbek". Aş avea toate motivele să-mi amintesc de un asemenea atac, pentru că în anul 1938 călătorisem eu însumi eu „Cap Arcona" între Europa şi Rio de Janeiro. Sincer vorbind, nu ştiu nimic despre tragedia în discuţie, de altfel una din

multele tragedii ale celui de-al doilea război mondial. „**

Dar chiar dacă Pierre Clostermann nu-şi mai aduce aminte, există totuşi documente care, pe lângă amintirile camarazilor săi Pefter West şi Don Saunders, demonstrează şi ele participarea lui la acel mare „Shipping Strike”. Îi[31] „Wing Intelligence Bulletin” al escadrei 122 nr. 300, de vineri „4 th May, 1945, Fassberg” * se află consemnat: „Acei piloţi eficienţi, care i-au atacat pe barbari în aer, au fost locotenentul Hughes, locotenentul Longley şi Wing Officer Saunders. Totodată grupuri de luptă sub comanda locotenentului Hughes şi a locotenentului Clostermann au bombardat cu succes obiective pe uscat. Între succese se aminteşte apoi că locotenentul de aviaţie Clostermann a distrus un „Focke Wulf i90” şi o „Do 24” şi a avariat două „Focke Wulf 190”, o „Do 24”, două „BV 138”, două „Arado 232 şi un „Ju 52”.

În schimb, Pierre Clostermann îşi aminteşte cu mult mai bine de gândurile care l-au frămâEtat trei zile mai târziu, atunci când s-a semnat armistiţiul. EI; Pierre Clostermann, luptase în acest război ca un sportiv, în goană după sucoese personale. Pe el nu l-stu preîctip & t nicidecum lagărele de concentrare, dooinaţia nazistă, grupele de atac. „Am avut întotdeauna o mare

31 Public Records Offfce, London, copie în poseda autorului.

adtnira le pentru curajul şi hotărârea piloţilor gerţnqEi, relaţiile îjtele cu ei au fost întotdeauna ca de la bărbat *la* bărbat şi nicidecum generate de vrăjmăşii istorice…”

Clostermann ne declară la fel de franc şi ce părere are el despre o carte în care uripea îS să se relateze povestea, făcută uitată, a vasului uQtp Arcona”: „Jfac parte din categoria acelora care şâjnt de gărerei că războiul a fost suficient de cumplit pentru a nu iubi dezgropa acum, după patruzeci de ani, fel de fel de aiânntiri…”

Oare ce gânduri îl frământâii pe Pierre Clostermann în acele momente, când în cazinoul ofiţerilor din Fassberg & t auzit la radio uralele mulţimii din Paris şi Londra, oameni fericiţf că s-a încheiat îngrozitorul război? Erau gânduri strict personale, legate de propriul său viitor.

„Se aude zgomot de sticle ciocnite şi sparte. Unul aruncase cu toată furia o sticlă, vrând parcă să izbească cu ea în zgomotul mulţimii, în toţi acei oameni care îşi etalau fără pic de jenă explozia sentimentelor lor de uşurare, fericirea de a se simţi liberi… „Ei bine, Pierre, acesta este sfârşitul. Acum nu mai au nevoie de noi… „Era mai mult decât adevărat; nu mai aveau într-adevăr nevoie de noi şi foarte curând ne-au făcut s-o şi simţim. Sistarea concediilor, călătorii cu avionul rezervate doar gradelor superioare – mici răni, zilnice, care degenerau apoi în plăgi. Am primit o înştiinţare

din partea Ministerului Aerului din Paris, contrasemnată de un general, prin care mi se aducea la cunoştinţă că printr-o favoare deosebită şi în mod cu totul excepţional fusesem numit locotenent în rezervă.

La 12 mai a avut loc marea paradă la Bremerhaven – o cumplită tragedie. La mai puţin de 300 în înălţime, cele patru avioane ale liniei mele s-au ciocnit în aer zdro bindu-se îngrozitor unele de altele. Paraşuta mea s-a deschis în ultima clipă; au urmat patru bubuituri de tunet când cele patru avioane au explodat, izbindu-se de pământ. Mă văd încă alergând ca dement spre cele patru trombe de fum, buimăcit parcă de neaşteptata catastrofă. La picioarele mele, cu membrele zdrobite, cadavrul lui Robertson, în cămaşă kaki, pe „juţnătate înfipt în pământ şi încă legat de paraşuta care nu se deschisese. Cadavrul lui Peter a ars într-o baltă de benzină; douăzeci de metri mai încolo avionul lui Colson, o masă informă într-un crater înnegrit de flăcări, iar undeva, pe sub fiare, carne carbonizată şi oase. Deasupra, răspândite pe cer, cele treizeci de avioane ale escadrei, fugind care încotro, buimă câte complet şi parcă debusolate în strădania lor cJe a vedea şi a înţelege? [32]„* 7Când, în vara anului 1982, Don Saunders află împotriva câţi fusese de fapt îndreptat atunci atacul şi pe cine ucisese, bătrânul

32 Clostermann, Arena p. 326 ş. u.

de acum începe să plângă. „N-am ştiut nimic, n-am ştiut nimic”, repetă el.

Johnny Baldwin nu mai are cum să afle nimic. La sfârşitul războiului rămăsese pilot al „Royal Air. Force”, un mercenar. S-a înscris voluntar în războiul americanilor împotriva Coreei în 1950. De atunci este dat dispărut. Iar Martin Trevor Scott Rumbold nu ştie ce să spună când aude aojim despre „Cap Arcona”. S-a gândit cumva în timpul atacului la oamenii de pe vapor? Nu, „ne gin deăm mimai la misiunea noastră. Fiecare îndeplinea ordinele primite şi încerca să facă treaba cât mai bine cu putinţă…”

Dar oare ce au crezut ei, piloţii aceia englezi? „Nouă ni se spusese că, cu acele nave conducătorii nazişti intenţionează să fugă în Norvegia”, spune Don Saunders” *, sau poate la ruşi.

Cum ar fi putut crede altceva? În nicio carte de istorie din Anglia nu se află adevărata poveste a vasului „Cap Arcona”.

Foarte pe scurt este amintit numele navei în expunerea nepublicată „A Short Historical Account of Nr. 83 Group, 1943” 5” a căpitanului de escadrilă D. R. Morgan, la pagina 27: „Vase de toate tipurile au fost puse de duşman în stare de marş şi s-au adunat în golfurile largi din faţa oraşelor Kiel şi Lübeck. Lăsau impresia că pregătesc un convoi spre Norvegia, pentru a

continua apoi de acolo lupta... Noi am presupus că anumiţi conducători din lagăre de concentrare, aflaţi într-o stare îngrozitoare, nazişti de frunte au reuşit să fugă de la Berlin la Flensburg, pentru 3 se salva apoi cu aceste nave în Norvegia sau în ţări neutre... Avioanele „Tempests" au atacat cu succes navele de pasageri „Deutschland" (21.046 BRT) şi „Cap Arcona" (27.561 BRT) şi le-au produs pagube... „Niciun cuvânt despre deţinuţii din lagărele de concentrare aflaţi" pe vase. În muzeul lui; „Royal Air Force" de la Hendon, lângă, Londra, cauţi în zadar vreo menţiune în legătură cu această eroare istorică. Niciodată vreun guvern britanic n-a pomenit măcar un cuvânt despre moartea a cca. 7500 de oameni în golful de la Neustadt. Nicicând nu a fost depusă vreo coroană. Salva căpitanului englez Pratt şi a soldaţilor săi la mormântul comun de la Pelzerâiaken a rămas singurul omagiu adus celor morţi.

Naziştii nu iau mei ei ia cunoştinţă scufundarea vasului „Cap Arcona".

Nici Karl Dönitz; succesorul lui Hitler şi, în calitatea sa de Mare amiral, om cu multă experienţă în navigaţie, nu a luat niciodată cunoştinţă de catastrofa vasului „Cap Arcona". Ga şef al guvernului Reichului consemnează în buncărul său doar o gingură dată o informaţie

privitoare la un transport de deţisuaţi din lagărele de concentrare: „La 5 mai Standortaltesfeer din Mürwik mi-a raportat că o şalandă de pe Vistula, care a parcurs în ultimele săptă mână – cu o întârziere considerabilă provocată de atuaţia de război – distanţa de la Danzig, peste Marea Baltică, până la Plensburg, ar fi sosit acolo eu cca. 3Ü & prizonieri după cum ar fi constatat şi căpitanul portului dim TFleie burg. Am ordonat ca supravieţuitorilor acestui transport să li se acorde de îndată ajutor şi sprijin, în special sub aspect medical”[33].

Parcă ar vrea cu tot dinadinsul să arate că n-a auzit niciodată de alte lagăre de concentrare, de Auschwitz, sau Treblinka sau Majdanek, de Neuengamme sau Dachau sau Bergen-Belsen.

La 24 de ani de la sfârşitul statului nazist acest succesor al lui Hitler declară ritos unui grup de ziarişti francezi că despre toate crimele comise de SS şi de Wehrmacht el ar fi aflat abia după capitulare, citind un ziar american: „La 7 mai 1945, amiralul von Friedeburg, pe care îl trimi sesem la Eisenhower pentru a duce tratative în vederea capitulării, s-a reîntors de la cartierul general al americanilor venind la mine la Flensburg-Mürwik. Mi-a ptius un exemplar din

33 Karl Dönitz, 40 Fragen mm Karl Dönitz. (40 de întrebări adresate lui Karl Dönitz — Nota trad.), Bernard & Graefe Verlag München, 1979, p. 145 (Trebuie să fie vorba ie, vreo altă şalandS cu deţinuţi din lagărul de concentrare Sttitthof lîngă Danzig.)

ziarul militar american „Stars and Stripes”. În acest ziar erau publicate fotografii din lagărul de concentrare german Buchenwald, aflat pe Ettersberg în imediata apropiere a oraşului Weimar. Aceste fotografii reprezentând deţinuţi din lagăre morţi şi înfometaţi erau cutremurătoare. Chiar dacă ţinem seama de faptul că sfârşitul războiului a avut şi el o contribuţie serioasă, şi anume agravând condiţiile de aprovizionare în lagăr, totuşi trebuie recunoscut că ceea ce s-a petrecut acolo a fost fără îndoială o crimă, neputând fi justificată prin niciun fel de motivaţii. Friedeburg şi cu mine precum şi întregul meu Stat major am fost îngroziţi. Niciodată n-am considerat a fi cu putinţă aşa ceva. Apoi, la 9 mai, am primit raportul căpitanului portului în legătură cu şalanda de pe Vistula, de care am vorbit iniţial. În aceste prime zile ale lunii mai, deci imediat după capitulare, au ajuns la noi şi alte informaţii despre stările de fapt din lagărele de concentrare germane... În deplin acord cu ministrul meu de externe şi cu şeful guvernului provizoriu al Reichului, contele Schwerin von Krosigk, am emis, în calitatea mea de şef al statului, un decret prin care însărcinam tribunalul Reichului, ca instanţă de judecată supremă în Germania, cu urmărirea neîntârziată a acestor cazuri. Decretul meu suna în felul următor iâecret şi! Toate abaterile comise la arestarea şi

interogarea unQjr persoane* precum şi la internarea unor deţinuţi în lagăre de concentrare, la încărtiruirea lor sau în tratamentul aplicat în aceste lagăre, contravenind principiilor general-valabile de drept şi morală, precyfri şi dispoziţiilor legale în vigoare, vor fi neîntârziat urmărite de justiţie. Abaterile vor fi pedepsite potrivit legilor penale în vigoare, iar sentinţele vor fi pronunţate prompt şi executate neîntârziat.

Ş 2 (1) Cu cercetarea acestor delicte şi cu ancheta acuzării îl însărcinez pe procurorul şef al Reichului de la Curtea de casaţie. (2) Condamnarea intră în primă şi în ultimă instanţă în competenţa Curţii de casaţie.

Ş 3. Această dispoziţie intră în vigoare din ziua emiterii ei. Cartierul general, 15 mai 1945. Marele amiral, semnat: Dönitz..."

Pe cât de ridicol pare ca un mic Hitler numărul doi să mai dispună, după prăbuşirea totală a Reich-ului nazist, de Curtea de casaţie şi de procurorul şef al Reichului, cu al căror ajutor intenţiona să stăvilească crimele naziste, tot atât de fantasmagorică este şi realitatea politică de mai apoi: căoi toţi aceşti oameni, aflaţi la dispoziţia lui Dönitz şi cărora el le dă ordine, rămân totuşi în funcţiile lor: niciun judecător nu este condamnat, aparatul de justiţie rămâne acelaşi ca în timpul lui Hitler, chiar şi inventatorul stelei evreieşti şi al legilor împotriva evreilor se

menţine în funcţie. Ajunge chiar funcţionar superior în republica postbelică: Dr. Hans Globke. Şi mai ales rezultatele proceselor intentate ulterior criminalilor nazişti lasă impresia că ele s-ar fi ţinut din dispoziţia lui Dönitz.

Împotriva celor ce s-au făcut vinovaţi de uciderea deţinuţilor de pe „Cap Arcona" şi de pe „Thielbek" nu s-a pronunţat nicio sentinţă. Căpitanul, de rangul doi Heinrich Schmidt, care ordonase ca bărcile de salvare să nu culeagă din apă decât soldaţi germani şi membrii SS, împingându-i înapoi, la moarte, pe deţinuţii din lagăre a fost pentru scurtă vreme băgat la închisoare de englezi, dar foarte curând pus din nou în libertate. Gauleiter-ul Karl Kaufmann n-a fost nici măcar acuzat nici de englezi şi nici de germani pentru nenumăratele sale crime. Cazul „Cap Arcona" a fost considerat un accident, pentru care de fapt nu este nimeni vinovat.

Masacrul de pe plajele de la Neustadt şi Pelzerhaken, asasinarea a circa 400 de oameni n-au preocupat nicicând tribunalele germane de resort. La cinci ani după război, la 12 mai 1950, ministrul justiţiei din Schleswig-Holstein declara în Landtag ca răspuns la o întrebare venită din partea fracţiunii Partidului Socialist German: „În cazul acuzatului Ziemann s-au făcut în anii 1948 şi 1949 ample investigaţii, iar rezultatele acestora au fost prezentate într-un raport detaliat înaintat

guvernului militar la 29 iunie 1949. O dovadă certă a vinovăţiei acuzatului Ziemann, suficientă pentru trimiterea lui în judecată, nu s-a putut găsi însă. „În rest, precizează el, problema asasinatelor în masă ar fi fost pe deplin) amwrită de „War Crimes Group” – grupul de investigare a critoelor de război.

N Pe deplin lămurite, pe deplin inactivi” pe deplin uitare – astfel tratează justiţia germană un asasinat în masă.

Pentru ultima oară „Herl Hitler!”

Un învăţător de şcoală primară a ţinut un jurnal al zilelor în care s-a petrecut catastrofa. Ernst Wilirodt, învăţător la şcoala Rettin-Pelzerhaken, se exprimă în cuvinte simple – aşa cum odinioară dascălii consemnau nenorocirile abătute de războiul de treizeci de ani asupra satelor lor: „La 2 mai am ţinut copiilor ultimele lecţii sub regimul nazist şi totodată i-am salutat pe copii pentru ultima oară cu salutul german „Heil: Hitler[34] – în gând ziceam de fapt „Unheil Hitler”.

Joi, 3 mai, au venit şapte avioane englezeşti şi au aruncat bombe asupra vapoarelor. Urletele de groază ale acelor multe mii de oameni s-au auzit până la mal. Oamenii săreau peste bord şi

34 In limba germană joc de cuvinte : „heil" = slavă „Unheil" ghinion, nenorocire. Nota trad.

înotau în apa rece ca gheaţa, Foarte puţini au scăpat cu viaţă.

În după-amiaza respectivă englezii au intrat în Neustadt. Cu o i înainte ei ajunseseră deja, peste Süsel, la Kiel. Unul din supravieţuitorii de pe „Cap Arcona”, care ajunsese înot până la map a venit pe seară* dârdâind de frig, la şcoală şi nu s-a mai lăsat dus de acolo. S-a încălzit lângă sobă după ce primise die la noi nişte pantaloni uscaţi. Era din ţinuturile Smolenskului, tâmplar de meserie şi, de altfel, un băiat bun. N-a putut mânca decât două bucăţi de pâine şi puţin peşte, iar când i-am aşternut de culcare în paiele din grajd şi l-am poftit să se odihnească, a repetat de câteva ori „Mulţumesc, tată! Mulţumesc, tată

În dimineaţa următoare Vladimir a pus şi el serios umărul la treabă, în rând cu noi, iar după amiaza aii venit englezii la Pelzerhaken. S-a dus atunci la ei, cu un „Ausweis” în limba engleză. Seara s-a întors însă la noi, cu o mulţime de daruri pe care le primise de la englezi, printre care şi alimente, şi ne-a rugat să-l lăsăm să mai doarmă o noapte în grajd. Era foarte mândru că acum de putea oferi şi el câte ceva. Eră foarte mulţumit de traiyl din Rusia. Cum ajunsese într-un lagăr de concentrare? A ajuns ca prizonier într-o fabrică din Gelsenkirchen. Pentru că nu aveau ce mânca a evadat şi a fost prins la Oldenburg/ Ostfriesland.

De acolo l-au tot cărat, prin Bremen şi Hamburg* la Lübeck, pe un vapor – „Cap Arcona”. Zicea că vaporul era încă gol când l-au suit pe el.

Acum toate acele vapoare nu mai erau decât nişte epave pe fundul mării. „Cap Arcona” şi „Deutschland” se află la mică adâncime, aplecate pe o parte, abia se măi zăresc pe deasupra apei.

În noaptea de *2* spre 3 mai au reuşit să evadeze mulţi dintre deţinuţi. Se vorbea că le fugiseră echipele de pază.

Morţi de foame cum erau, s-au dedat la jafiiri. În cursul dimineţii de 3 mai, mulţi dintre ei au fost împuşcaţi pe plajă* lângă ştrand. Au furat animale din curţile oamenilor şi le-au tăiat. Noi, cei de aici, am auzit foarte bine răpăitul puştilor, cred că mai bine de două ore fără întrerupere; nu puteam deloc să-mi explic ce-ar putea fi. Căci doar englezii ajunseseră deja la Süsel şi înaintau în direcţia noastră.

Mai târziu, mi-a povestit totul doamna Marsen, care locuia chiar lângă ştrand. În noaptea de 2 spre 3 mai, familia Marsen a auzit deodată o explozie puternică dinspre apă. Marsen a fost imediat de părere că „Arcona” a sErii în aer. Dar când a ieşit în fugă din casă, a văzut că era vorba de un alt vapor care se scufunda rapid. Acestea odată constatate, s-au băgat la loc în pät. Dar nici vorbă să mai adoarmă. Şi, la scurt timp după aceea, în imediata apropiere a – casei au auzit

voci, au jăerceput cuvinte rostite în nişte limbi străine. Aşa că Marsen s-a dat iar repede jos din pat. A aruncat o privire pe fereastră şi inima i-a stat în loc. Înghesuiţi unul într-altul o mulţime de oameni stăteau în grădina din faţa casei, cât vedeai cu ochii. Şi-au aruncat în grabă o haină pe ei şi într-o clipă au fost afară să vadă despre ce-i vorba. Chiar lângă zidul casei – în special femei, parte din ele cu copii în braţe. Le-au cerut puţin lapte pentru cei mici, care, spuneau femeile, nu mai jrimiseră nimic de mâncare de şase zile. Jalnicul aspect al femeilor, ca şi al copiilor părea să le confirme spusele copiii erau numai piele şi os, opriţi în dezvoltare. Laptele „xistent în casE, chiar şi laptele condensat din cutii, a fost de îndată împărţit, apoi cei doi au împărţit cafea femeilor şi bărbaţilor, până când s-a terţninat şi cafeaua. Iar bărbaţii, care îşi doreau cu orice preţ ceva cald, s-au „mulţumit şi cu apă „caldă. Printre ei se aflau şi treizeci de poliţişti norvegieni, care la vremea respectivă refuzaseră, în patria lor, să intre în SS şi să lupte pentru Hitler, motiv pentru care ajunseseră într-un lagăr de concentrare. Ei asigurau ordinea în rândurile mulţimii aceleia şi erau ţi respectaţi de oameni.

Tocmai când doamna Marsen le dădea apă caldă la patru feăieţi au apărut doi feldwebeli. Ea i-a rugat să aibă grijă ca oamenii să fie adăpostiţi undeva. „Asta şi vrem”, a fost răspunsul, şi atunci

s-au apropiat şi doi marinari, dintre care unul s-a răstit la celălalt: „Hai, dă-i drumul şi trage odată!” Doamna Marsen: „Doar nu vreţi să-i împuşcaţi pe oamenii aceştia?” „Păicum altfel?” „Numai nu în faţa uşii mele!”

Zicând acestea, a intrat în grabă în casă şi a auzit răsunând afară multe focuri de armă, un tir intens. Mulţi dintre deţinuţi au fugit înapoi pe şalanda cu care veniseră. Nimeni nu ştia ce să facă cu ei şi atunci i-au dus la Neustadt. Se pare că pe drum au mai fost împuşcaţi şi alţii dintre ei” o mulţime. Când au ajuns la Neustadt, aici intraseră deja englezii, pe care oamenii, speriaţi de moarte, i-au salutat fericiţi, ca pe salvatorii lor. Maiorul englez a fost indignat la culme de faptele acestea neomenoase şi a vrut să treacă prin foc şi sabie întreaga localitate; Doar femeilor şi copiilor să li se permită să iasă din Neustadt. A cerut să se prezinte la el doi ofiţeri germani. Cum niciunul dintre ofiţeri nu a fost dispus să se prezinte, s-au dus la maior preotul de marână profesor Redeker, şi un medic militar. Englezul în culmea furiei, a vrut să pună să-i împuşte pe loc „Nemţii sunt cu toţii vinovaţi de cele întâmplate!” Atunci profesorul Redeker şi-a prins în palmă crucea de la gât şi a spus: „Asta numai Dumnezeu o hotărăşte, el este judecătorul nostru!”

Locuitorii din Neustadt habar n-aveau de nimic, nu ştiau nimic nici despre deţinuţii din

lagărele de concentrare închişi pe nave, iar cei care credeau că ştiu ceva ou ştiau nici ei nimic precis…”

Până şi învăţătorul Wilirodt care, prin gândurile sale ascunse legate de „Unheil Hitler”, se adaptase întrucâtva sistemului Reichului nazist* revine desfăcul de repede, în ciuda compasiunii pentru deţinuţii hhniţi de foame, la vechea sa atitudine:

„Oraşul Neustadt a fost nevoit să: accepte ca foştii deţinuţi din lagărele de concentrare să-şi ia din case tot ceea ce le trebuia, o situaţie esu: e s-a perpetuat timp de trei sau patru zile şi care pentru mulţi dintre noi n-a fost deloc uşoară. Cel mai rău s-au purtat în această privinţă polonezii. Ceilalţi străini nu s-au dedat, după câte ştiu eu, deloc sau doar în măsură foarte mică la jafuri. La jefuirea magazinelor însă au participat destul de activ şi locuitorii din Neustadt.

Totodată ne trezeam acum zi de zi cu tot felul de deţinuţi din lagăre, care veneau să vadă ce ar putea folosi şi ei de prin casele noastre. Căutau în primul rând lapte, ouă, pâine, carne etc, produse pe care nici noi nu le aveam în cantităţi mari. Nici noi nu puteam mânca pe săturate. În momentul acela nu găseai nimic nici de cumpărat. Nu te puteai încumeta nici măcar să pleci de acasă, oriunde örai în pericol de a fi jefuit, acasă sau pe

drum/ În zilele acelea, lucruri mai de valoare au fost îngropate pentru a nu fi chiar la îndemâna tuturor. Câteva familii au avut mult de suferit. În perioada aceasta s-au furat şi haine, vitele erau prinse pe păşuni şi tăiate. Starea aceasta de lucruri a luat apoi sfârşit când au fost aduşi aici, ca prizonieri, soldaţi germani. Ei ne-au apărat împotriva deţinuţilor din lagăre;".

Cât de repede se schimbă atitudinea N-a terminat bine învăţătorul să deplângă soarta prizonierilor umiliţi atâţia ani de zile, şi iată că dintr-odată soldaţii germani – de-acum ei înşişi prizonieri – sunt cei care îi apără împotriva deţinuţilor din lagăre, lihniţi de foame.

Şi încă o lovitură pentru profesor

„În ziua de 5 mai, amiază, a oprit aici, în faţa şcolii, o maşină cu un căpitan englefe. Am fost obligat să predau toate armele, puşca de vânătoare, o armă de calibru mic (9 mm), armele pneumatice de 6 mm şi pistolul, pe deasupra şi aparatul de fotografiat cu obiectiv Zeiss-Tessar. Muniţia am păstrat-o. Când însă am auzit apoi la radio că cel care deţine muniţie va fi aspru pedepsit m-am dus şi am predat o ladă întreagă la poliţie. Atât de jos am căzut noi, aşadar, ca nicio altă generaţie înaintea noastră: nici măcar un şobolan nu mai putem împuşca…"

Şi într-adevăr: într-atâta de tare am decăzut, încât, după ce ne-am apucat să împuşcăm oamenii ca pe nişte şobolani, acum nu ne mai lasă nici armele…

Puţinul pe care l-am putut face pentru amărâţii aceia

Locuitorii din Neustadt au vâaut încă mulţi ani în fâţa ochilor vestigiile catastrofei de atunci: până în 155 f carena ruginită a vasului „Cap Arcona”, culcată pe o parte, a zăcut în golful de la Neustadt. Mai târziu epava a fost ridicată şi transportată într-un şantier naval din Lübeck, la fiare vechi. Muncitori de pe şantier care au pătruns în inteijiorul navei au putut vedea lucruri de-a dreptul cumplite. Tot aşa ca şi la recuperarea navei „Thielbek”, când reprezentantul poliţiei judiciare, Paul Schädrich de la poliţia maritimă Lübeck, a întocmit acel proces verbal cutremurător asupra celor găsite la faţa locului „13 cadavre complet descompuse, 19 torsuri, 175 de cranii, 29 maxilare inferioare, 300 femururi, 309 tibii, 262 oase humerus, numeroase alte oase mici de om.

În timpul lucrărilor de ranfluare în golful de la Neustadt, poliţia maritimă Neustadt în Holstein a găsit chiar pe punte două cadavre, care au putut fi identificate.

În cimitirul „Cap Arcona” de la Neustadt, sicriele pline erau îngropate în serie. Identificarea cadavrelor găsite se făcea fără întârziere, chiar la bordul navei, în măsura în care asupra cadavrelor se găseau semne de recunoaştere. Acţiune la care şi-au adus o contribuţie însemnată şeful Misiunii franceze de la Lübeck, locotenentul Auboiroux şi reprezentantul Asociaţiei VVN[35], domnul Stassek din Neustadt” în Holstein. Cadavrele şi oasele au fost aşezate în 49 de sicrie. Din cele treisprezece cadavre complete găsite în cală au putut fi identificate şapte, şi anume deţinutul de lagăr Josef Weister din Nickelsdorf, deţinutul cu numărul P 18050 şi deţinutul cu numărul P 19579, soldaţii germani Heinrich Betker din Neudorf, maiorul Vei / Ucraina, Peter Becker din Siegburg şi Karl Königsmark din Wroclaw, apoi un membru al echipajului lui „Thielbek”, Hans Drechsel din Klein Neuschönberg în Saxonia. Pe baza corespondenţei găsite fie în raniţe gata făcute, fie zăcând pe jos prin noroi, a măştilor de gaze şi a altor obiecte de folosinţă curentă au fost identificate în total 66 de nume de soldaţi şi membrii SS, care s-au aflat la bord făcând parte

35^ ♦Vereinigung der Verfolgten des Naziregim<şş — Asociaţia celor prigoniţi de regimul nazist — q organizaţie a-supravieţuitorilor din rîndul deţinuţilor din lagărele de concentrare şi puşcării, precum şi a altor prigoniţi ; denumirea actuală a organizaţiei : „Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes — Bund der Antifaschisten44 (Asociaţia celor prigoniţi de regimul nazist — Liga antifasciştilor), organizaţie deschisă şi unor antifascişti mâi tineri.

din comandoul de gardă. 7 v.

La scufundarea navei „Thielbek”, la bord se găseau cca. 2.800 de deţinuţi. Când s-au terminat lucrările de aducere ja suprafaţă fuseseră găsite cadavrele sau părţi de cadavre a cca. 200 de persoane (numărate după cranii). Acest număr relativ mic de cadavre sau părţi de cadavre găsite, în comparaţie cu numărul imens de înecaţi şi dispăruţi, ar putea părea o contradicţie crasă. Contradicţia aceasta însă poate fi explicată prin următoarea încercare de reconstituire a desfăşurării lucrurilor înainte şi după scufundarea navei.

Nava a fost lovită de şapte bombe rachete de calibru mic (cca. 30 kg) sub linia de plutire şi s-a scufundat în cca. 20 de minute. În timpul scufundării multe persoane au fost smulse de pe vas de apa care creştea în interiorul său... Lucru confirmat de declaraţiile unor martori oculari, care au susţinut că după accident pluteau prin apă nenumărate persoane. După scufundare, nava s-a culcat pe babord. Toate capacele bocaporţilor au fost luate de apă, astfel încât intrările sub punte au rămas deschise. Curentul apei şi bătaia valurilor au scos şi ele o mulţime de cadavre din interiorul navei, purtându-le în mare, astfel încât în cală n-a mai rămas decât acel mic rest, găsit acum 5 a recuperarea navei. Doar astfel poate fi explicat numărul mic al cadavrelor găsite.

Au mai fost găsite multe linguri vechi, numere de împatriculare din lagărele de concentrare, scrisoarea unei anumite Ellen Kosse din Berlin către un oarecare Adam Ilyk, avizul de plată al unei anumite Alexandra Rajgrodski din Stockholm: trimis prizonierei Gerda Salmennş, scrisoarea unui parlagiu de la abatorul de cai, Gustav Biiter din Minden, către deţinutul Friedrich Biiter, scrisori ale unei oarecare Thea Coors, Hamburg Harburg, Grosser Schippsee Nr. 1, către soţul ei, deţjnutul Heinrich Coors, o scrisoare expediată deţinutului polonez Thadeusz Ra kowski de către mama sa, lingura unui soldat sovietic, Korobeinikov, iscălită cu litere chirilice şi pyriând data de 5.08.42, un aparat de ras având înscris pe eljaumele Bebels – şi un ceas bărbătesc de buzunar al deţinutului francez Emile Durand, 163 rue de Metz, Pompey, cu data nunţii sale, 27.12,1942 şi având alături şi numele „Yvonne”.

Şi pe plajele dintre Ttmmendorf şi Grömitz marea a continuat să scoată bucăţi de leşuri la mal. Administraţia staţiunilor a făcut tot ce i-a stat în putinţă ca fenomenul să nu devină public. La sfârşitul înnii mai 1971, Dirk, băieţelul de doisprezece ani al unui inspector de asigurări din Hamburg a găsit în campingul „Am hohen Ufer” de lângă Neustadt un schelet omenesc, „osemintele unui tânăr păstrate într-o perfectă stare”. „Sperietoarea”, cum i s-a spus, a fost

îngrămădită într-o căldare de plastic şi a fost anunţată poliţia din Neustadt. În dimineaţa următoare, criminalistul Klaus Grage a venit după gă leală „Este ceva absolut cotidian pentru noi. Ştim de la bun, început sunt cadavrele noastre de tip „Cap Arcona”. Oamenii găsesc vreo douăzeci – treizeci de bucăţi pe an”.

Pentru alţi oameni însă, fenomenul nu este doar „ceva cotidian”. An de an, la 3 mai, la Monumentul funerar „Cap Arqona” din Neustadt se adună foşti luptători din Rezistenţă şi prizonieri din lagărele de concentrare. Germani, polonezi, francezi, danezi. În primii ani după război erau sute. Apoi au rămas tot măi puţini. Acum numărul celor prezenţi creşte din nou. Vin mulţi, foarte mulţi tineri, sunt prezenţi şi primarul din Neustadt şi dejbutaţri municipali. Tar oraşul Scharbeutz a organizat şi el în anul 1980 un ceremonial comemorativ oficial la „monumentul ridicat în cimitirul oraşului. E drept că, la Grömitz, unde de asemenea au fost găsiţi şi îngropaţi multe sute de morţi de pe „Cap Arcona”, monumentul este dat uitării. O singură femeie mai depune acolo cu Regularitate flori. Este d-na dr. Hüde Büttner, pensionară, odinioară medic la spitalul regional din Neustadt. La vremea respectivă, ea a tratat multe din victimele de pe „Cap Arcona”, venite în spital cu arsuri, răni lăsate de gloanţe, subnutriţie, tuberculoză, pe mulţi i-a văzut murind şi pe mulţi

i-a făcut sănătoşi. De aici s-au născut legături şi prietenii. Când am depus şi noi flori la monument, ne-a spus cu amărăciune: „Sunteţi primii de zece ani încoace. „Şi pe malul celălalt, în R. D. G., marea a aruncat la ţărm mulţi morţi de pe „Cap Arcona" şi „Thielbek" Până în anul 1948, în zona dintre Pötenitz şi Niendorf în Mecklenburg, se înregistraseră 545 potrivit raportului guvernului din Mecklenburg. Cadavrele au

— Relatare în STERN din 20.07.1971 „Die Skelette von der Ostsee" (Scheletele de la Marea Baltică – *Nota trad.*).

fost înmormântate într-o mare groapă comună la Tannenberg în Grevesmühlen. Cei nouăzeci de înecaţi găsiţi pe plaja insulei Poel au fost înmormântaţi pe Schwarzer Buch, pe un dâmb înalt deasupra mării. Acolo a fost ridicat un monument impresionant, un zid curbat din piatră brută, în faţa căruia se află o stelă şi trei scânduri mari de lemn, de care fuseseră agăţate cadavrele. Cei din Poel şu construit singuri acest monument. „Vrem să le arătăm tuturor ce gândim", ne spune primarul Fritz Reich. El a venit aici la sfârşitul războiului, ca soldat. A ajutat şi el la scoaterea şi înmormântarea cadavrelor. La fel şi prietenul său, zidarul Karl-Heinz Rust. El este: cel care, în timpul său liber, a ridicat acel lung zid. „A fost puţinul pe

care l-am putut face pentru amărâţii aceia de pe „Cap Arcona”. Pe platoul din faţa monumentului este aşternut pietriş de pe plajă. L-au adus elevii din Poel – l-au cărat o vară întreagă cu coşurile, până aici sus. În fiecare an, de „Jugendweihe” elevilor din ultima clasă li se predă o lecţie despre soarta celor de pe „Cap Arcona” Se formează colective de lucru, se cercetează viaţa victimelor. Aşa se face pretutindeni aici, în Mecklenburg, iar elevii din Grevesmühlen au turnat chiar şi un film „Cap Arcona” în studiourile lor pionieresti. Actorul principal este Rudi Goguel. În fiecare an, consiliul municipal din Grevesmühlen dă o masă la care sunt invitaţi toţi supravieţuitorii catastrofei cu familiile lor. Cei ce doresc, îşi pot petrece concediile în casele de odihnă ale întreprinderilor din Grevesmühlen, la Marea Baltică. La moartea vreunuia dintre supravieţuitori, doi membri ai consiliului din Grevesmühlen participă la înmormântare.

Şi cum este astăzi?

Mulţi oameni m-au întrebat în timpul investigaţiilor făcute pentru această carţe Pentru ce scrii aşa ceva? Lasă morţii să doarmă liniştiţi!

Pe morţi însă îi poţi lăsa să doarmă liniştiţi doar atunci când ai învăţat era din Viaţa lor. Căci, grozăviile istoriei se repetă dacă nu învăţăm să

înţelegem cine în vârteşte roata ei, cine este victimă şi cine făptaş.

Foarte repede au fost făcuţi uitaţi fasciştii, tot atât de repede crimele lor, şi la fel şi victimele lor. Există trei cărţi despre istoria oraşului Neustadt şi a regiunii Holstein, Două dintre ele nici măcar nu amintesc povestea bombardării celor două nave cu deţinuţi din lagărele, de concentrare şi moartea a peste 7.000 de oameni. A treia carte a apărut în 1982: „Das neue Neustadt-Buch" (Noua carte despre Neustadt) de Johannes Hugo Koch. Despre nava „Cap Arcona" nu găsim în carte decât 15 rânduri, despre asasinatul în masă comis asupra deţinuţilor din bărcile de la Stutthof însă, niciun cuvânt. În schimb, poţi citi în lucrare că „cetăţenii străini eliberaţi" „au jefuit parte din prăvăliile şi locuinţele celor din Neustadt, furând totul, – până la ultimul obiect" şi că supravieţuitorii găzduiţi în Şcoala de echipaje pentru submarine „s-au bucurat de libertate deplină" şi „n-au făcut pic de economie la încălzire, curent electric, apă şi gaze naturale…"

Propoziţia-cheie a acestei lucrări este însă următoarea: „Doar încet-încet, în timp, s-a putut instaura din nou ordinea…"

Asemenea propoziţii pot fi găsite în multe cărţi de istorie germane în ţara noastră a fost instaurată din nou vechea ordine. Este ca şi cum n-am fi învăţat nimic. În Şcoala de echipaje pentru

submarine de la Neustadt, acolo unde la 12 mai: 1937 – aşa precizează „Neues Neustadt-Buch” – s-a instalat „cu surle şi trâmbiţe Şcoala de echipaje pentru submarine mutată aici de la Kiel Wik”, s-a mutat apoi în 1956 Marina federală, astfel încât portul Neustadt îndeplineşte Astăzi din nou” o funcţie foarte importantă ca sediu al Marinei şi al trupelor federale de pază a frontierei. „O omagiere a victimelor de pe „Cap Arcona” de către marina federală nici măcar nu inttă în discuţie.

Şi la baza de aviaţie Fassberg totul e ca pe vremuri. E drept, că de pe „Reichsadler” (vulturul Reichului), cu ghiarele sale arcuite, fixat ca emblemă pe frontispiciul lui „alte Walche”, a fost ştearsă svastica, şi că aceeaşi pasăre este numită acum „Bjindesadler” (vulturul federal), în limbajul cotidian însă clădirea este şi azi derrumită tot „Hermann-Gforing-Wache”, ca şi atunci…”

Şi cu câtă plăcere vizitează ofiţerii şi soldaţii hitle rişti de odinioară vechiul lor câmp die acţiune! „Bătrânii domni ai uniunilor tradiţionale vor şi ei să revadă locurile unde au luptat odată” – aşa vede lucrurile ofiţerul de presă, căpitanul Raabe. Şi cum această minusculă localitate Fässberg nu a trăit în perioada, nazistă şi nu trăieşte nici astăzi decât de pe urma aviaţiei militare, faptul şi-a pus amprenta pe atmosfera acestui oraş militar. De curând unei străzi i s-a dat

numele unui avion nazist", Strada* Molders". Se îqţelege de la sine că şi şeful NATO din acea vreme, generalul Haig, pentru care, în calitatea sa de ministru de externe al Statelor Unite, existau şi lucruri mai importante decât pacea, a fost oaspetele localităţii.

Vechiul buncăr uriaş „Valentin" se mai află încă pe rÂLd Weser la Bremen-Farbe şi, ca şi îiv timpurile acelea, este folosit de marină ca depozit: moştenirea lăsată de două mii de deţinuţi din lagărele de concentrare, printre ei fraţii Pracki şi locotejpßäfcul major sovietic Aleksandr Mahnfev. Acesta din urmă scrisese atunci, după salvarea sa de pe „Gap Arcona", despre acest afurisit de buncăr „Valentin" era o fabrică fortificată, în care se putea continua lucrul şi în timpul bombardamentelor şi ai cărei pereţi aveaţi o grosime de cinci metri. Detaşamentul nostru de deţinuţi era compus, din aproximativ 2.000 de oameni. Trăiam la vreo patru km depărtare de buncărul Valentin, tot jţitr-un buncăr, te-i drept de un cu totul alt tălp. Era o groapă rotundă de beton cu un diametru cam între 70 şi ŞO în şi adâncă de vreo 15 m. Condiţiile noastre de viaţă erau deosebit de grele. Cei mai mulţi dintre noi mureau de foame. Dar germanii completau fără întrerupere rândurile cu oameni nöi. Apoi veneau transporturile din Franţa, Grecia şi Macedonia. Când au capitulat italienii, au fost aduşi aici, în

mai sau în iunie, vreo 200 de italieni. Veneau din Sicilia, Napoli, de la Roma sau Milano. Din toţi, unul singur a rămas până la urmă în viaţă Lucio. El şi-a putut ţine zilele cu spri jinulpucătarului. O mână de ajutor a dat şi şeful de bloc. Şi asta pentru că Lucio îşi cunoştea atât de bine meseria de bărbier şi frizer... Adeseori se primea vreo directivă din lagărul de bază Neuengamme şi atunci mulţi dintre camarazi erau lichidaţi printr-o injecţie..."

Acum antifasciştii din Bremen vor să ridice un monument în memoria victimelor lui „Valentin" E drept că Uniunea Democrat-Creştină din Bremen-Nord se opune, fiind de părere că există destule monumente pentru oameni de acest gen. Acum însă, în primăvara anului 1983, când este scrisă cartea de faţă, se pare că monumentul va fi totuşi ridicat.

Nu timpul este acela care s-a schimbat, ci oamenii cu câţiva ani în urmă încă, nişte marinari beţi ai marinei federale au mai putut cânta, pe melodia Pescarilor din Capri", cântecul: „Când la Danzig se scufundă în mare flota roşie..."

Întotdeauna însă există în istorie momente în care oamenii nu mai înghit orice şi încep să mediteze şi să acţioneze. Poate că un asemenea moment a constituit în Republica Federală planul de staţionare a unor noi rachete nucleare şi de nerenunţare la dreptul de a folosi primul aceste

rachete. Atunci a luat naştere mişcarea pentru pace, care devine pe zi ce trece tot mai puternică. De atunci tot mai mulţi oameni se arată gata să înveţe ceva din crimele trecutului, înţeleg pericolul fascismului şi doresc să cunoască adevărul despre lagărele de concentrare. Chiar şi adevărul despre crimele făptuite asupra prizonierilor de pe „Cap Arcona”.

Şi, toate acestea odată cunoscute, voi mai fi oare întrebat: De ce scrii aşa ceva??

Căutat pentru crimă

În vara anului 1980 procurorul Harald Duhn din Hamburg îl căuta pe un SS-unterscharführer Peter Wiehagen. Individul, de profesie învăţător, spânzurase într-o şcoală din Hamburg copii evrei. S-a stabilit că Wiehagen lucrase apoi pe „Cap Arcona”. Se numărase printre cei care îi opriseră pe deţinuţi cu forţa armelor să se salveze peste bord, până în clipa când a fost el însuşi nevoit să sară în apă. Apoi, în apă, unul dintre supravieţuitori a văzut un deţinut rus pocnindu-l cu o scândură în cap pe Wiehagen. SS-istul s-a dus la fund şi n-a mai ieşit la suprafaţă. Ulterior tribunalul din Lübeck l-a declarat mort. Cu aceasta procurorul general Döhn ar fi putut clasa dosarul. Nu a făcut-o. A deschis o acţiune de căutare a acelui necunoscut. Acuzat de crimă.

Cuprins

Omul care a scufundat Cap Ancona
Pathi amabili domni în vârstă
Vor izbuti liderii nazişti să fugă în Norvegia?
Confortul inamicului
900 bombardiere atacă insula Helgoland
Unde a rămas lagărul de concentrare?
Victimele care jubilează
O mie de oameni simt arşi în hambar
Sfârşitul familiei Pracki
Vasul „Wilhelm Gustloff” se scufundă
„Reikosee” în căutarea a trei vase
Regina Atlanticului de Sud
Întâmpir cu un vas-fantomă
Un costum vărgat în apa portului
Ne aşteaptă ceva rău
Şeful administraţiei face socotelile
Să fie împuşcat căpitanul
Ruşii ajung în magazia de banane
Vedeau apropiindu-se libertatea
Hitler a murit – asta înseamnă salvarea?
Aşa i-am văzut ultima oară
Oare noi nu i-am fi putut salva?
Captain Rumbold apasă pe „Salva”.
Furtunurile de pompieri fuseseră tăiate
Mulţi oameni părăsesc vasul
Tragem vasul pe uscat

Se surpă compartimentul scării
Dispozitivele de salvare dau greş
Căpitanul este primul care părăseşte bordul
Întrecere în alergare peste oameni care ard
O mare de capete
Un om salvat este aruncat din nou în apă
Povestea cu beţişorul
Multor barbari li s-a părut rece baia în Marea Baltică
Călăii sunt ucişi
Ultimii 350 de oameni
Un prizonier din lagărul de concentrare îşi bate joc de Hitler
Naziştii au şi început să viseze la războiul următor
Ţine-l bine, poate mai trăieşte!
Muppel, tu eşti oare?
Moartea îşi continuă opera
Sfârşitul este foarte aproape
Bărbieritul pe credit
Războiul încă nu s-a sfârşit
Eşti un împuţit de nazist
O salvă pentru morţi
Zofia Pracka nu-şi găseşte fraţii
Supravieţuitorii se întorc acasă
Ne-am făcut doar datoria
Moartea s-a prezentat la petrecerea dată în cinstea victoriei
Naziştii nu iau nici ei la cunoştinţă

scufundarea vasului „Cap Arcona”.

Pentru ultima oară „Heil Hitler!”

Puţinul pe care l-am putut face pentru amărâţii aceia

Şi cum este astăzi?

Căutat pentru crimă

Apărut – 1990